

Warszawa, dnia 20.06.2011 r.

Górska Szkoła Szybowcowa Aeroklubu Polskiego „Żar”
(Użytkownik statku powietrznego)

34-312 Międzybrodzie Żywieckie, ul. Górska 19
(adres)

Nr ewidencyjny zdarzenia lotniczego

380/09

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

tel.: 22 630 11 31; fax: 22 630 11 43
telefon alarmowy: 500 233 233

RAPORT KOŃCOWY Z BADANIA INCYDENTU LOTNICZEGO

1. Data i czas lokalny zaistnienia incydentu:

10 czerwca 2009 r., godz. 14:03 LMT.

2. Miejsce startu i zamierzonego lądowania:

Start: lotnisko Żar k/Żywca (EPZR); zamierzone lądowanie: lotnisko Żar k/Żywca (EPZR).

3. Miejsce zdarzenia:

Żar k/Żywca.

4. Rodzaj, typ, znaki rozpoznawcze, właściciel statku powietrznego:

Samolot Jak 12M; znaki rozpoznawcze SP-AAC.

5. Typ operacji:

Holowanie szybowca.

6. Faza lotu:

Na wysokości 230 m nad lotniskiem.

7. Warunki lotu:

Lot wg przepisów VFR w warunkach VMC, popołudnie, oświetlenie dzienne.

8. Czynniki pogody:

Bez wpływu na zaistnienie zdarzenia.

9. Organizator lotów / skoków:

Górska Szkoła Szybowcowa Aeroklubu Polskiego „Żar”.

10. Dane dotyczące dowódcy SP:

Brak danych.

11. Opis przebiegu i okoliczności zdarzenia:

Podczas holowania szybowca na wysokości ok. 230 m nad lotniskiem nastąpiła utrata mocy silnika. Pilot samolotu holującego podał przez radio komendę do wyczepienia się szybowca. Załoga szybowca wyczepiła się. Po wyczepieniu się szybowca pilot samolotu wykonywał wszystkie manewry na „zdejętych” obrotach. Samolot wylądował z pracującym silnikiem i obracającym się śmigłem. Po nim wylądował szybowiec.

Po wylądowaniu samolot podkołował na płytę postojową. Pilot wyłączył silnik i zgłosił usterkę silnika mechanikowi. Po wyłączeniu silnika śmigło natychmiast zatrzymało się i zostało zablokowane bez możliwości obrócenia.

Wstępna analiza wskazywała na awarię silnika, dlatego, na zlecenie PKBWL, wykonano jego ekspertyzę.

Wykonano dwuetapową ekspertyzę silnika przez certyfikowaną organizację obsługową (z udziałem przedstawicieli PKBWL):

- w hangarze, w miejscu, gdzie składowano samolot po incydencie,
- w warsztacie, siedzibie organizacji obsługowej wykonującej ekspertyzę.

Ekspertyza wykazała, że przyczyną uszkodzenia silnika było uderzenie hydrauliczne spowodowane niezłaniem oleju z dolnych cylindrów przed uruchomieniem silnika. Jednocześnie wykluczono, aby uderzenie hydrauliczne spowodowanie było zaleganiem paliwa w cylindrach. Paliwo do cylindrów mogło dostać się przez nieszczelną pompkę zastrzykową a pompka zastrzykowa była szczelna.

Szczegóły badania przedstawione są w protokole z ekspertyzy, który stanowi załącznik do niniejszego Raportu.

12. Prawdopodobna przyczyna incydu:

Niewłaściwa eksploatacja silnika podczas przygotowania do jego uruchomienia polegająca na niezastosowaniu procedury „pokręcania śmigłem” w danym dniu lub niezłaniu oleju z rur ssących przy dłuższej przerwie w pracy silnika. Spowodowało to uderzenie hydrauliczne podczas uruchomienia i odkształcenie lub odkształcenie z pęknięciem korbowodu cylindra nr 5. Tak osłabiony korbowód pękł podczas lotu, co spowodowało utratę mocy, wymusiło przerwanie holu szybowca i powrót na lotnisko startu.

13. Zastosowane środki profilaktyczne:

Brak.

14. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi:

Brak.

15. Załączniki:

Protokół z ekspertyzy silnika.

KONIEC

Skład i podpisy zespołu badającego lub osoby badającej:

Jacek Jaworski

Podpis nieczytelny

.....
(pieczęć i podpis osoby nadzorującej badanie z ramienia PKBWL)

Podpis nieczytelny

.....
(podpis i pieczęć przedstawiającego informacje)