



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Dot. zdarzenia nr: 873/12

# UCHWAŁA

**Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:**

Przewodniczący posiedzenia,  
Z-ca przewodniczącego Komisji: mgr inż. Jacek JAWORSKI  
Członek Komisji: dr inż. Michał CICHON  
Członek Komisji: mgr inż. Jacek BOGATKO  
Członek Komisji: mgr inż. Jerzy KĘDZIERSKI  
Członek Komisji: mgr inż. Edward ŁOJEK  
Członek Komisji: inż. Tomasz MAKOWSKI

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 16 stycznia 2014 r. okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu Cessna 150, które wydarzyło się w dniu 26 lipca 2012 roku w kręgu nadlotniskowym lotniska Warszawa-Babice (EPBC), działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia użytkownika i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

### **Przebieg i okoliczności zdarzenia:**

Loty rozpoczęto o godzinie 7:45. Temperatura zewnętrzna utrzymywała się poniżej +15°C. Uczeń-pilot wykonujący lot samodzielny został pouczony o potrzebie włączenia podgrzewu gaźnika po osiągnięciu wysokości lotu poziomego kręgu. Seria lotów trwała ok. 2 godzin. Temperatura zewnętrzna wzrosła do ponad +18°C. Podgrzew cały czas był włączony.

Instruktor nadzorował loty przebywając w strefie przyziemienia. Uczeń wykonywał loty prawidłowo, tak, że instruktor nie widział potrzeby dodatkowego instruowania ucznia przez radio.

W ostatnim samodzielnym locie, o godzinie 9:40, przed III zakrętem, nastąpił spadek obrotów silnika i nierównomierna jego praca. Trwało to kilka sekund. Lot został dokończony bez konieczności awaryjnego powrotu na lotnisko. Uczeń poinformował instruktora o spadku obrotów. Lądowanie przebiegło normalnie. Po lądowaniu uczeń poinformował instruktora o zaistniałej sytuacji. Instruktor przekazał informację do CAMO i wpisał uwagę w PDT. Samolot został sprawdzony przez organizację obsługową Part145.

Sprawdzenie w organizacji obsługowej wykazało, że świece zapłonowe zanieczyszczone są nagarem w takim stopniu, że może powodować to ich mostkowanie i przepływ prądu przez ten mostek, co skutkuje brakiem iskry.

**Przyczyna incydentu lotniczego:**

**zanieczyszczenie nagarem świecy zapłonowej w stopniu powodującym jej mostkowanie, co spowodowało brak iskry w wyniku czego nastąpiła nierównomierna praca silnika i spadek jego obrotów.**

**Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu zdarzenia lotniczego były:**

- używanie przez ucznia podgrzewu gaźnika we wszystkich lotach tego dnia, czyli dostarczaniu do gaźnika bogatej mieszanki, co sprzyja powstawaniu nagaru,
- stan świec zapłonowych – końcowy okres ich użytkowania

**Działania podjęte przez Użytkownika:**

- poinstruowano instruktorów, aby zwracali szczególną uwagę na temperaturę zewnętrzną powietrza w trakcie samodzielnych lotów uczniów-pilotów,
- instruktorzy w czasie nadzoru nad uczniami-pilotami wykonującymi loty samodzielnego kręgu powinni przynajmniej raz na godzinę zapytać ucznia o warunki wykonywanych przez nich lotów.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

**Nadzorujący badanie:**

mgr inż. Jacek Jaworski *podpis na oryginale*