



MINISTERSTWO TRANSPORTU,  
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ  
PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Warszawa, dnia 10 sierpnia 2012 r.



Nr ewidencyjny zdarzenia lotniczego

**569/11**

## RAPORT KOŃCOWY

### z badania zdarzenia lotniczego statku powietrznego o maksymalnym ciężarze startowym nie przekraczającym 2250 kg\*

*Niniejszy raport jest dokumentem prezentującym stanowisko dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń profilaktycznych. Raport jest wynikiem badania przeprowadzonego jedynie w celach profilaktycznych w oparciu o obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego i krajowego. Badanie zostało przeprowadzone bez konieczności stosowania prawnej procedury dowodowej. Sformułowania zawarte w niniejszym raporcie, w związku z Art. 134 ustawy Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.) nie mogą być traktowane jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie. Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności. W związku z powyższym wszelkie formy wykorzystania niniejszego raportu do celów innych niż zapobieganie wypadkom i poważnym incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji. Raport niniejszy został sporządzony w języku polskim. Inne wersje językowe mogą być przygotowywane jedynie w celach informacyjnych.*

1. Rodzaj zdarzenia: INCYDENT
2. Badanie przeprowadził: zespół badawczy PKBWL
3. Data zaistnienia zdarzenia: 29 maja 2011 roku
4. Miejsce zdarzenia: lotnisko EPRA, Radom/Sadków
5. Rodzaj, typ, znaki rozpoznawcze, opis uszkodzeń: samolot Cessna 152, znaki rozpoznawcze: SP-KLB, nr ewidencyjny: 569/11; silnik tłokowy (Lycoming O-235-L2C, nr seryjny: L-19868-15, rok budowy: 1979, czas pracy od początku eksploatacji: 9271:14 h, czas pracy od naprawy głównej: 291:00 h), uszkodzona głowica cylindra.
6. Typ operacji: ogólny
7. Faza lotu: próba silnika przed startem
8. Organizator lotów: prywatny
9. Opis przebiegu i analiza zdarzenia:  
W czasie próby przedlotowej zauważono „dziwną” pracę silnika. Wzrokowa kontrola wykazała pęknięcia w głowicy cylindra.
10. Przyczyna zdarzenia:  
**Pęknięcie, na całej grubości ścianki, głowicy cylindra nr 3 wokół gniazda świecy zapłonowej. Pęknięcie głowicy spowodowane zostało wadami materiałowymi powstałymi na etapie produkcji.**

\* Forma i zakres niniejszego raportu nie spełniają wszystkich wytycznych zawartych w Dodatku „Wzór raportu końcowego” Załącznika 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

11. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi i komentarze:

- a) Przypadek pęknięcia głowic cylindrów silnika Lycoming O-235 z powodu wad materiałowych występował również w przeszłości – numery zdarzeń: 11/07, 401/07 i 438/07; informacje o tych zdarzeniach przesłano do NTSB i EASA,
- b) Poinformowano NTSB i EASA o zdarzeniu nr 569/11.

12. Załącznik:

Sprawozdanie z wykonania ekspertyzy silnika.

---

Skład zespołu badającego:

Przewodniczący: Jacek Jaworski

Członek: Ryszard Rutkowski

*podpis na oryginale*

(pieczęć i podpis osoby kierującej zespołem badawczym PKBWL)