

Warszawa, dnia 17 listopada 2016 r.

Poz. 192

**KOMUNIKAT NR 134
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 16 listopada 2016 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 2472/2016

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225) w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. **Incident lotniczy**, który wydarzył się w dniu 16 września 2016 r. na samolocie Partenavia/Vulcanair P-68TC, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik techniczny"
w grupie przyczynowej: "T4 – Układy sterowania".**

2. Opis okoliczności incydentu lotniczego:

Skrócony opis zdarzenia powstał na podstawie raportu końcowego przesłanego przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Podczas lotu fotogrametrycznego na wysokości 4500 ft pilot stwierdził obniżoną moc prawego silnika – maksymalne ciśnienie ładowania, jakie udawało się uzyskać przy zwiększaniu mocy. Pilot podjął decyzję o powrocie na lotnisko startu EPRZ. Stwierdzono uszkodzenie cięgna sterowania zaworem spalin zasilającym turbosprężarkę prawego silnika (connector P/NLW14714), polegające na rozłączeniu zewnętrznego pancerza linki cięgna, wskutek czego wysunęła się ona z oplotu, co powodowało brak możliwości działania cięgna w kierunku „ściskania” (wysunięty z pancerza fragment linki zginał się, nie przenosząc ruchu). Stwierdzono ponadto, że jedna z końcówek cięgna jest umieszczona w miejscu komory silnikowej, gdzie panuje podwyższona temperatura, co wpływając na pogorszenie warunków smarowania może skutkować zwiększonym oporem ruchu przy przemieszczaniu popychaczowej końcówki cięgna w jej tulei, powodując w konsekwencji uszkodzenie cięgna takie, jakie zostało stwierdzone. Jest to drugi przypadek uszkodzenia cięgna P/N LW 14714 – pierwszy miał miejsce 07.07.2013 r. (incydent nr 1003/13).

3. Przyczyna incydentu lotniczego:

Uszkodzenie cięgna sterowania zaworem spalin zasilającym turbosprężarkę prawego silnika (connector P/N LWI 4714), polegające na rozłączeniu zewnętrznego pancerza linki cięgna.

Działania profilaktyczne podjęte przez użytkownika:

Powiadomienie pilotów użytkownika o zdarzeniu.

4. Zalecenia profilaktyczne Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące bezpieczeństwa:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie wydała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

p.o. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Samson