

Warszawa, dnia 8 marca 2017 r.

Poz. 330

**KOMUNIKAT NR 320
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 7 marca 2017 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 534/2015

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. **Incydent lotniczy**, który wydarzył się w dniu 18 kwietnia 2015 r. na śmigłowcu Robinson R44 Raven II, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik techniczny"
w grupie przyczynowej: "T2 – Uszkodzenie silnika"
"Czynnik środowiskowy"
w grupie przyczynowej: "E1 – Meteorologiczne".**

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 wykonywania przelotu z Serocka na lotnisko EPBC, w piątej minucie lotu pilot zauważył na wskaźniku wahań obrotów silnika: wzrost do 104% ÷ spadek do 100%, wzrost do 108% ÷ spadek do 99%, wzrost do 115% ÷ spadek do 97%. Po wzroście obrotów silnika do 115%, pilot rękojeścią sterowania przepustnicą zmniejszył obroty silnika w celu niedopuszczenia do jego dalszego rozkręcania się i ewentualnego uszkodzenia. Po chwili włączył się sygnał ostrzegający o niskiej prędkości obrotowej wirnika głównego. W zaistniałej sytuacji pilot postanowił przerwać wykonanie zadania i lądować zapobiegawczo w terenie przygodnym. Wybrał odpowiednie miejsce, wykonał zakręt w lewo o około 180° pod wiatr i bezpieczne przyziemił śmigłowiec z dala od przeszkód. Lądowanie odbyło się bez następstw. Podczas lądowania obroty silnika zaczęły się stabilizować, a po przyziemieniu nie stwierdzono żadnych odchyżeń od normy i śmigłowiec wyłączono zgodnie z procedurami opisanymi w IUwL. Po zatrzymaniu się wirnika głównego pilot i pasażerowie bezpiecznie opuścili śmigłowiec. Lot odbywał się na wysokości około 800 ft AGL z tylnobocznym wiatrem, wiejącym z kierunku około 340° i prędkości około 16 kt w porywach do 26 kt. Po przybyciu na miejsce zdarzenia personelu technicznego, śmigłowiec został zabezpieczony i transportem kołowym przewieziony do organizacji obsługowej. Po konsultacjach z producentem śmigłowca firmą Robinson Helicopter Company zostały przeprowadzone zalecane inspekcje przeglądy. Wykonano naprawę główną iskrowników oraz wymieniono regulator obrotów oraz wraz z jego sterownikiem (zdemontowane agregaty zostały odesłane do producenta śmigłowca). Po wykonaniu

powyższych czynności i planowych obsług serwisowych, śmigłowiec został dopuszczony do dalszej eksploatacji.

3. Przyczyna incydentu lotniczego:

Przyczynami zakłócenia pracy układu regulatora prędkości obrotowej silnika mogły być: wadliwa praca zespołu sterowników, niesprawność lewego iskrownika i/lub wpływ silnego tylnobocznego wiatru.

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.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Samson