

Warszawa, dnia 14 lutego 2017 r.

Poz. 198

**KOMUNIKAT NR 194
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 14 lutego 2017 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 259/2016

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. **Incydent lotniczy**, który wydarzył się w dniu 18 lutego 2016 r. na samolocie M-1 SB Dromader, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik organizacyjny"
w grupie przyczynowej: "O10 – Obsługa techniczna".**

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.

Mechanik wykonał przegląd samolotu przed lotem zgodnie z procedurą i nie stwierdził żadnych nieprawidłowości. Pilot, po przejściu od mechanika samolotu wykonał przegląd przedstartowy. Stan zatankowanego paliwa i oleju umożliwił wykonanie zaplanowanego lotu. Samolot zatankowano wodą potrzebną do wykonania testu instalacji Agro-szczelność i działanie instalacji w locie. Pilot uruchomił silnik i wykonał powtórnie jego próbę nie stwierdzając żadnych nieprawidłowości. Po starcie pilot wykonał cztery niskie przejścia pozorujące zabieg agrolotniczy. Po czwartym niskim przejściu pilot wykonał proceduralny zakręt na wysokości 100 m nad terenem wyprowadzając samolot ze zniżaniem na kierunek powrotny. Przelatując nad drogą kołowania B, na wysokości około 5 m nad terenem pilot zauważył nierównomierną pracę silnika i spadek ciśnienia paliwa. Podjął decyzję o lądowaniu zapobiegawczym na „wprost”. Przyziemienie samolotu nastąpiło na terenie trawiastym lotniska Mielec. Silnik w dalszym ciągu pracował nierównomiernie. Po lądowaniu i stwierdzeniu, że nie wystąpiły żadne uszkodzenia samolotu, za zgodą służby lotniskowej, pilot przeokołował samolot do miejsca parkowania. Podjęte czynności sprawdzające wykazały nieprawidłowo działające zawory jednokierunkowe D61.170.00.0 w instalacji paliwowej, co skutkowało spadkiem ciśnienia paliwa. Przyczyną ich nieprawidłowego działania była warstwa patyny na elementach wewnętrznych. Patyna powstała wskutek wyłączenia samolotu z eksploatacji na dłuższy czas. Nieprawidłowo działające zawory zostały wymienione. Po wymianie zaworów wykonano lot sprawdzający, który potwierdził prawidłowość działania instalacji paliwowej. Dokonano także kontrolnego sprawdzenia ww. zaworów na losowo wybranych dwóch innych samolotach M-18B Dromader. Zawory działały prawidłowo.

3. Przyczyna incydentu lotniczego:

Spadek ciśnienia paliwa w instalacji wywołany nieprawidłowym działaniem zaworów jednokierunkowych wskutek wytworzenia się warstwy patyny na ich elementach wewnętrznych; patyna powstała wskutek długotrwałego wyłączenia samolotu z eksploatacji.

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