

Warszawa, dnia 8 marca 2017 r.

Poz. 363

**KOMUNIKAT NR 353  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 8 marca 2017 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego nr 2448/2015**

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. **Incident lotniczy**, który wydarzył się w dniu 8 sierpnia 2015 r. na samolocie VLA, Aero AT, AT-3 R-100, klasyfikując do kategorii:

**"Czynnik techniczny"  
w grupie przyczynowej: "T2 – Niesprawność silnika"  
"T12 – Inne".**

**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 w dniu 26 maja 2016 r. Trasa, okolice miejscowości Ruciane-Nida. Samolot wystartował z lotniska Konstancin-Obory, miejsca swojego bazowania. Po około godzinie lotu, nad miejscowością Ruciane-Nida, pilot zmniejszył prędkość, obniżył lot do około 150 m i wykonał kilka okrążeń. Potem dodał gazu i nabrał wysokości. Zauważył, że silnik zaczął drgać i nie można było zwiększyć obrotów do pełnych tj. 5300 obr./min (obroty utrzymywały się na poziomie około 4500 obr./min). Pilot sprawdził parametry pracy silnika i możliwości pilotażowe samolotu, lekko ujmując a następnie dodając gazu. Wszystkie wskazania były w normie, na zielonych zakresach ale obroty silnika nie przekraczały 4500 obr./min. Samolot nabrał wysokości do około 700 m i omijając jeziora kontynuował lot na lotnisko Kętrzyn Wilamowo (EPKE), gdzie można było otrzymać pomoc techniczną. Samolot wylądował bez problemów. W trakcie weryfikacji silnika stwierdzono zablokowanie w pozycji ściśniętej hydraulicznego kasownika luzów zaworu ssącego cylindra nr 1 i jego wytarcie przez wałek rozrządu. Stwierdzono także wytarcie jednej z krzywek wałka rozrządu. Wycieranie kasownika luzów i krzywki wałka rozrządu wprowadziło opiłki do układu olejowego silnika, co spowodowało uszkodzenie innych elementów silnika. Centrum serwisowe producenta silnika w Polsce, gdzie silnik został przesłany, nie ustaliło przyczyny usterki.

**3. Przyczyna incydentu lotniczego:**

Spadek mocy i drgania silnika w trakcie lotu spowodowane niezidentyfikowaną usterką układu rozrządu.

**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**