

Warszawa, dnia 3 sierpnia 2017 r.

Poz. 505

**KOMUNIKAT NR 467
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 3 sierpnia 2017 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 3050/2016

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 § 1 zarządzenia 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. **Poważny incydent lotniczy**, który wydarzył się w dniu 4 grudnia 2016 r. na śmigłowcu Robinson R44II, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik techniczny"
w grupie przyczynowej: "T1 – Poważna awaria silnika".**

2. Opis okoliczności poważnego incydentu lotniczego:

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

Po starcie w czasie wznoszenia śmigłowiec wykazywał wibrację z jednoczesnym pojawieniem się sygnału dźwiękowego i zapaleniem się lampki informującej o spadku obrotów. Śmigłowiec utracił ciąg i zaczął opadać z wysokości kilku metrów przy utrudnionej pracy sterami. W celu uniknięcia twardego przyziemienia, pilot podjął decyzję lądowania na trawiastej części lotniska. W momencie przyziemienia śmigłowiec cofnął się, zaczepiając płożą ogonową o ziemię, zgniatając osłonę śmigielka ogonowego i uszkadzając je.

3. Przyczyna poważnego incydentu lotniczego:

Przyczyną zdarzenia było niecałkowite domknięcie zaworu dolotowego po rozgrzaniu silnika, co spowodowało wyłączenie z pracy jednego z cylindrów, przedmuchy do kanału dolotowego, zaburzenie pracy układu paliwowo-regulacyjnego i w konsekwencji doprowadziło do utraty mocy podczas startu oraz wznoszenia.

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.

Propozycje zmian systemowych:

Instrukcja obsługi nie przewiduje przeglądu zaworów dolotowych. Przegląd taki zostanie dodany do programów obsługi – kart zadaniowych jako zadanie dodatkowe w połowie resursu silnika 1100 godzin.

wz. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Wiceprezes ds. Standardów Lotniczych

Michał Witkowski