

Warszawa, dnia 23 stycznia 2017 r.

Poz. 64

**KOMUNIKAT NR 63  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 23 stycznia 2017 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego nr 295/2016**

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 24 lutego 2016 r. na samolocie Cirrus SR-22T, klasyfikując do kategorii:

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

**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 nocnego lotu IFR zaplanowanego na trasie lotnisko Lublin (EPLB) – lotnisko Poznań-Ławica (EPPO), na FL140 pilot zaobserwował nierówną pracę silnika. Zmiany zbiornika paliwa, ciśnienia ładowania czy składu mieszanki nie dawały poprawy sytuacji. W odczuciu pilota oraz według wskazań przyrządów silnik nie tracił mocy. Ze względu na temperaturę otoczenia wynoszącą minus 29°C podejrzewano wytrącanie się kryształków lodu z paliwa. Pilot zmniejszył wysokość lotu na FL100, gdzie temperatura otoczenia była wyższa i wynosiła minus 12°C, co również nie poprawiło sytuacji. Pilot przedstawił sytuację kontrolerowi zbliżania w Warszawie (APP, Approach Control) i poprosił o koordynację lądowania zapobiegawczego na lotnisku Łódź-Lublinek (EPLL). Kontroler lotniska EPLL (TWR, Tower) zapytał pilota czy zgłasza sytuacją niebezpieczną. Pilot odpowiedział, że w tym momencie nie, ponieważ silnik ma odpowiednią moc i lot odbywa się stabilnie. Po podjęciu decyzji o lądowaniu na EPLL, pilot potwierdził dostępność zabudowanego na samolocie spadochronowego systemu ratowniczego CAPS (Cirrus Airplane Parachute System) i jego użyteczność do 1200 stóp AMSL. Samolot wylądował bez problemów. Po skołowaniu na stanowisko postojowe wykonano próbę silnika. Po przełączeniu iskrowników w pozycję L nie zaobserwowano żadnej zmiany parametrów. Na pozycji R silnik gasł i „strzelał”. Po kilkunastominutowym ostudzeniu uruchomiono silnik ponownie – efekt próby na niskich obrotach był taki sam. Stwierdzono, że przyczyną zakłóceń w pracy silnika było uszkodzenie prawego iskrownika. Próba silnika wykonana przed startem z lotniska EPLB nie wykazała żadnych nieprawidłowości.

**3. Przyczyna incydentu lotniczego:**

Uszkodzenie prawego iskrownika.

**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**