

Warszawa, dnia 10 lutego 2017 r.

Poz. 137

**KOMUNIKAT NR 133
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 10 lutego 2017 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 2575/2016

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 29 września 2016 r. na śmigłowcu Bell-407, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik techniczny"
w grupie przyczynowej: "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 27-09-2016 r. załoga wykonywała przelot z m. Wysogotowo znajdującej się w CTR EPP0 do Konstancina. W trakcie lotu po 1 h i 12 min. włączyła się sygnalizacja (XSIN CHIP), tj. opiłki w przekładni głównej. Sygnalizacja lampka koloru żółtego. Zgodnie z procedurą przewidzianą w takiej sytuacji załoga przystąpiła do wykonania lądowania zapobiegawczego. Lądowanie odbyło się w terenie przygodnym w rejonie m. Nieborów bez następstw. Po wylądowaniu, wyłączeniu silnika i urządzeń pokładowych, załoga powiadomiła służbę FIS oraz dział techniczny operatora o zaistniałej sytuacji. Na miejsce zdarzenia przybył Kierownik Organizacji Obsługowej będący jednocześnie mechanikiem poświadczającym obsługi na śmigłowcu Bell-407. W trakcie oględzin CHIP DETEKTORÓW (3 sztuki) stwierdził na jednym z nich obecność jednego opiłka o wymiarach 1x1,5 mm. Po usunięciu opiłka i oczyszczeniu CHIP DETEKTORÓW wykonano próbę śmigłowca na ziemi, w zakresie mały gaz do obrotów 100 % NR (obroty wirnika nośnego). Nie stwierdzono ponownego pojawienia się sygnalizacji XSIN CHIP. Na podstawie wykonanych czynności obsługowych dopuszczono śmigłowca do lotu, dokonując stosownych zapisów w książce PDT. Załoga wykonała lot na miejsce stałego bazowania do EPBC lot. Bemowo. Lot oraz lądowanie odbyły się bez uwag. Nie udało się zachować opiłka, ponieważ w trakcie wykonywania czynności sprawdzających upadł on na podłoże a zarówno jego wielkość jak i fakt, że obsługa wykonywana była w warunkach nocnych nie udało się jego odnalezienie. W dniu 28-09-2016 r. wykonano profilaktycznie ponowne sprawdzenie CHIP DETEKTORÓW przekładni głównej na okoliczność występowania nieprawidłowości opiłków. Nieprawidłowości nie stwierdzono.

3. Przyczyna incydentu lotniczego:

Nie ustalono. Zagubienie opiłka uniemożliwia ustalenie jego pochodzenia poprzez wykonanie stosownych analiz.

Działania profilaktyczne podjęte przez użytkownika:

- z zaistniałym incydemem zapoznać cały personel lotniczy GAS Sp. z o.o.,
- szczególną uwagę zwrócić na zapisy w Aircraft Maintenance Manual Bell-407 w odniesieniu do czynności jakie należy wykonać w zależności od ilości, kształtu i wielkości opiłków.

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