



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT 2020/0752

UCHWAŁA

z dnia 23 grudnia 2021 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Śmigłowiec R44 II
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-HPL
Data zdarzenia:	27 lutego 2020 r.
Miejsce zdarzenia:	Bukowina, woj. dolnośląskie

Po rozpatrzeniu przedstawionego przez użytkownika statku powietrznego, Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia, działając na podstawie Art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz §18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

W dniu 27 lutego 2020 roku zaplanowana była kontynuacja oblotów linii energetycznych w rejonie Wrocławia. Śmigłowiec stacjonował w m. Jankowice pow. Oławskim. Załogę stanowił pilot oraz operator systemu inspekcyjnego. Około godziny 10:20 LMT pilot dowódca dokonał przeglądu przedlotowego zgodnie z POH, nie stwierdził nieprawidłowości oraz usterek technicznych. Około godziny 11:10 pilot uruchomił śmigłowiec, wykonał próbę silnika po czym o godzinie 11:16 wystartował w rejon planowanej inspekcji linii energetycznej. Po około 19 minutach lotu nastąpił nagły spadek obrotów połączony ze wzrostem wskazań ciśnienia ładowania do wartości 24-25 in Hg oraz nagłym wzrostem wibracji odczuwalnych w kabinie. Lot odbywał się na wysokości 500 ft AGL. Pilot podjął decyzję o awaryjnym lądowaniu zapobiegawczym w terenie przygodnym. Zmniejszył kąt skoku ogólnego aby nie dopuścić do spadku obrotów wirnika głównego. Podczas wyhamowania i przejścia do zawisu pojawił się sygnał dźwiękowy oraz wizualny „LOW RPM” świadczący o spadku obrotów wirnika głównego do 97%. Lądowanie odbyło się z krótkim dobiegiem o godz. 11:35 LMT.

Po lądowaniu pilot zauważył biały dym wydobywający się z tylnej części śmigłowca, natychmiast wyłączył silnik. Po zatrzymaniu łopaty wirnika głównego pilot przeprowadził wstępną inspekcję komory silnika, podczas której stwierdził wybudowaną i uszkodzoną dolną świecę zapłonową piątego cylindra. Usterka została wpisana do PDT. Pilot powiadomił organizację CAMO/AMO oraz PKBWL. Po

przybyciu personelu obsługowego AMO, zdemontowano boczne osłony silnika oraz pokrywę dźwigni zaworowych piątego cylindra. Stwierdzono rozległe uszkodzenia komory dźwigni zaworowych oraz obecność metalowych odprysków grzybka zaworowego na dolnym panelu komory silnika.

Śmigłowiec przebazowano na lawecie do AMO, po demontażu cylindra nr 5 stwierdzono:

- 1) wyrwane gniazdo mocowania dolnej świecy i jej zniszczenie;
- 2) zgięty popychacz dźwigni zaworowej zaworu wydechowego;
- 3) uszkodzona dźwignia zaworowa zaworu wydechowego;
- 4) uszkodzona powierzchnia komory spalania cylindra;
- 5) uszkodzony zawór dolotowy;
- 6) uszkodzony tłok cylindra;
- 7) uszkodzona prowadnica zaworowa zaworu wydechowego;
- 8) zniszczony zawór wydechowy.

Śmigłowiec wyłączono z eksploatacji, silnik po konsultacji ze stacją remontową został odesłany do przeglądu weryfikacyjnego oraz naprawy.

Po weryfikacji silnik wyremontowano, zabudowano na śmigłowcu, wykonano próbę i przywrócono do dalszej eksploatacji.

2. Przyczyną zdarzenia było:

Odseparowanie się zaworu wydechowego cylindra nr 5, jego zniszczenie, wyrwanie świecy, co w konsekwencji doprowadziło do utraty szczelności.

3. Komisja akceptuje następujące zalecenia profilaktyczne zaproponowane przez podmiot badający:

Nie było.

4. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie określono.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący PKBWL