



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT 2021/4909

UCHWAŁA

z dnia 22 sierpnia 2022 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Śmigłowiec, Schweizer 269C
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-KGO
Data zdarzenia:	11 grudnia 2021 r.
Miejsce zdarzenia:	Lotnisko Gliwice (EPGL)

Po rozpatrzeniu Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia przedstawionego przez użytkownika statku powietrznego, 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 11 grudnia 2021 r., na lotnisku w Gliwicach, instruktor ze szkolonym pilotem wykonywali loty po kręgu na śmigłowcu Schweizer 269C, zgodnie z Programem Szkolenia do uzyskania licencji CPL(H). W trakcie kolejnego kręgu, w rejonie trzeciego zakrętu, załoga odczuła wibracje śmigłowca oraz zaobserwowała tendencję do jego odchylenia się w lewo w stosunku do kierunku lotu. Od strony silnika dobiegały nienaturalne odgłosy jego pracy. W następnej minucie usłyszeli głośny huk dochodzący od strony silnika, który zaczął tracić moc, a obroty wirnika nośnego zaczęły maleć. Załoga natychmiast rozpoczęła autorotację. Lądowanie awaryjne odbyło się na lotnisku bez następstw.

Załoga posiadała wymagane kwalifikacje i uprawnienia do wykonania lotu oraz właściwe orzeczenia lotniczo-lekarskie w kresie ważności.

Śmigłowiec był ubezpieczony (ważna polisa OC), posiadał także niezbędne dokumenty techniczno-eksploatacyjne.

Warunki meteorologiczne nie miały wpływu na przebieg zdarzenia.

2. Przyczyny zdarzenia:

Spadek ciśnienia oleju z powodu rozszczelnienia przewodu olejowego, co skutkowało zatarciem się silnika podczas lotu.

3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

Zmęczeniowe pęknięcie jednego ze wsporników mocujących przewód instalacji olejowej, co skutkowało kontaktem przewodu z ostrą krawędzią jednego z elementów drugiej chłodnicy oleju. Wibracje śmigłowca oraz kontakt z ostrą krawędzią spowodowały postępujące otarcie, osłabienie i uszkodzenie przewodu olejowego, co doprowadziło do rozszczelnienia instalacji i gwałtownej utraty ciśnienia oleju.

4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zrealizowane przez użytkownika statku powietrznego:

W trakcie posiedzenia zespołu ds. bezpieczeństwa (SMS) Operatora zapoznano cały personel z zaistniałym zdarzeniem. Omówiono zasady przeprowadzania inspekcji śmigłowca przed lotami, zwracając szczególną uwagę na weryfikację stanu technicznego wsporników mocujących przewody doprowadzające i odprowadzające olej z chłodnicy.

Operator wprowadził ponadto obowiązkowy przegląd stanu technicznego silnika śmigłowca przed rozpoczęciem szkoleń, w tym w szczególności stanu wsporników mocujących przewody olejowe.

5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji