



# PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

## Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>3190/17</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<b>INCYDENT</b>			
Data zdarzenia:	<b>28 listopada 2017</b>			
Miejsce zdarzenia:	<b>EPDE Dęblin</b>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<b>Śmigłowiec Guimbal Cabri G2</b>			
Dowódca SP:	<b>Uczeń pilot</b>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	<b>1</b>
Nadzorujący badanie:	<b>Mieczysław Wyszogrodzki</b>			
Podmiot badający:	<b>Akademicki Ośrodek Szkolenia Lotniczego WSOSP w Dęblinie</b>			
Skład zespołu badawczego:	<b>Zespół badający AOSL</b>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<b>Raport Końcowy</b>			
Zalecenia:	<b>Nie</b>			
Adresat zaleceń:	<b>Nie</b>			
Data zakończenia badania:	<b>13 lutego 2018</b>			

### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 28 listopada 2017 roku o godzinie 12:00 LMT uczeń pilot wykonywał lot szkolny po trasie Dęblin, Nowe Miasto, Warka, Dęblin. Po dolicie do wyjściowego punktu trasy, ustawieniu mocy silnika na zakres przelotowy i przejściu do lotu poziomego pilot zaobserwował następującą nieprawidłowość. Na wskaźniku mocy silnika procentowe wskazania mocy zmieniło kolor z białego na żółty a wartość zmieniała się w przedziale od 70÷90%. Uczeń pilot podjął decyzję o przerwaniu lotu i powrocie na lotnisko startu. Zaobserwował również niestandardowe wskazania „twist gripa” co skutkowało odchyleniem śmigłowca od ustalonego kierunku lotu. Powyższe objawy utrzymywały się do lądowania. Po wylądowaniu i przejściu na zakres pracy silnika

w położenie „IDLE” wskazania na wskaźniku mocy wahały się od 2÷5%. Po wyłączeniu silnika i ponownym włączeniu zasilania w fazie „self test” pojawiła się sygnalizacja niesprawności przepustnicy „trothle”, której przed lotem nie było.

Poinformowano Kierownika CAMO oraz Kierownika Organizacji Obsługowej.

Śmigłowiec wstrzymano od dalszej eksploatacji.

Mechanik Organizacji Obsługowej dokonał sprawdzenia układu pomiarowego wskazań położenia przepustnicy. Stwierdził usterkę czujnika położenia przepustnicy.

Czujnik p/n:HG70-2308 s/n:125234 wymieniono na nowy oraz dokonano regulacji zgodnie z MM72-A-10. Wykonano próbę śmigłowca. Podczas ponownego sprawdzania systemów pokładowych nieprawidłowości nie stwierdzono.

Śmigłowiec przywrócono do dalszej eksploatacji.

**Przyczyna zdarzenia lotniczego:**

**Przyczyną zdarzenia lotniczego była usterka czujnika położenia przepustnicy.**

**Działania profilaktyczne podjęte przez użytkownika-podmiot badający.**

Z zaistniałym zdarzeniem zapoznano cały personel lotniczy AOSL.

**Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa.**

PKBWL nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

---

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Mieczysław Wyszogrodzki	