

# KRONIKA SMS

NR 8/2020

## Wypadek śmigłowca R44 SP-SVW

Dnia 13.08.2020 r. śmigłowiec Robinson R44 SP-SVW uległ wypadkowi podczas lotu zapoznawczego. Zdarzenie to, którego przebieg nie jest jeszcze znany, zakończyło się wpadnięciem śmigłowca do rzeki, niedaleko od mostu na Wiśle, na wysokości miejscowości Sady. W tym miejscu głębokość rzeki wynosiła tylko 1,5 - 2 metry, dzięki czemu śmigłowiec osiadł na dnie.

Pilot instruktor i osoba odbywająca lot zapoznawczy zostali podjęci z wody przez policję wodną, a następnie z pomocą służb ratowniczych, przetransportowani do szpitala. Oboje odnieśli nie zagrażające życiu obrażenia ciała. Obecnie stan zdrowia obojga jest stabilny; pod koniec sierpnia br. opuścili szpital.

Jak wiadomo, śmigłowiec SP-SVW został całkowicie zniszczony. Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych zdecydowała o wydobyciu go z wody. Posłuży między innymi jako pomoc w określaniu przyczyn wypadku. SP-SVW niedługo polatał w Salt - zaledwie miesiąc.

Zdarzenie od razu zostało przekazane do Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, do badania. Wyniki pracy PKBWL będziemy przekazywać po opublikowaniu raportu końcowego; na dziś możemy potwierdzić, że kwalifikacje lotnicze instruktora nie budzą żadnych wątpliwości a śmigłowiec był w świetnym stanie technicznym.

## Wyciek paliwa po starcie SP-FGW

W dniu 14.08.2020 r. pilot najemca planował lot trasowy samolotem Beechcraft A23 SP-FGW. Po ok. 10 minutach od startu z lotniska EPMO (start nastąpił o godzinie 3:50 UTC) pilot najemca, po wykonaniu wyrównania lotu (level off), zauważył wyciek paliwa z lewego zbiornika. Korek paliwowy był na miejscu, zamknięty i zabezpieczony. Wykrycie przecieku nastąpiło na wysokości 1500 ft przy prędkości ok 85 kt, na zachód od lotniska w połowie drogi pomiędzy EPMO a punktem Q EPMO – CTR Modlina.

Pilot najemca samolotu poinformował TWR Modlin o wycieku paliwa ze zbiornika i poprosił o zgodę na powrót na lotnisko i lądowanie. TWR zezwoliło na powrót na lotnisko i wydało zgodę na lądowanie na kierunku 08. Ze względu na duży zapas paliwa pilot nie zgłosił sytuacji awaryjnej. Samolot był zatankowany do pełna – łącznie 226 l paliwa, więc zapas paliwa był wystarczający na bezpieczny powrót na lotnisko oraz wykonanie procedury lądowania. TWR zadysponowało asystę straży pożarnej podczas lądowania.

Po wylądowaniu na kierunku 08 TWR nakazała zatrzymanie SP-FGW na drodze startowej celem oceny skali wycieku. Dyżurny Portu stwierdził niewielki wyciek i pod asystą straży pożarnej samolot pokołował do płyty GA4.

Wg wpisu w PDT i oświadczenia PIC, przed startem był wykonany przegląd przedlotowy, podczas którego PIC m.in. sprawdził zamknięcie korków zbiorników paliwa, nie stwierdzając nieprawidłowości.

Po wylądowaniu PIC wpisał do PDT: „w trakcie lotu po starcie z EPMO stwierdzono wyciek z lewego zbiornika”. Stwierdzona przez pilota najemcę niesprawność została usunięta: „Wyregulowano naciąg sprężyny dolnej pokrywy korka wlewu paliwa lewego zbiornika. Sprawdzono szczelność – b/u.”

PIC zgłosił również zdarzenie do systemu SMS Salt. PKBWL sklasyfikowała zdarzenie jako incydent, bez badania, bez nadzoru. W trakcie badania wewnętrznego stwierdziliśmy, że przyczyną zdarzenia był osłabiony naciąg sprężyny dolnej pokrywy korka wlewu paliwa lewego zbiornika. Decyzja o powrocie na lotnisko startu podjęta przez PIC po stwierdzeniu wycieku była właściwa.

**Uwaga!** organizujemy szkolenie na **uprawnienia instruktora samolotowego FI(A)**. Kurs teoretyczny, składający się ze 125 godz. wykładów startuje **22.09.2020**. Wszystkich zainteresowanych kursem FI(A) prosimy o kontakt z nami pod numerem tel. 518 111 101 lub mejlowo: [info@salt.aero](mailto:info@salt.aero). Liczba miejsc jest ograniczona.

Serdecznie zapraszamy!