



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	76/16			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	15 stycznia 2016 r.			
Miejsce zdarzenia:	SOT Szczecin			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	śmigłowiec EC 135 P2+			
Dowódca SP:	Pilot śmigłowcowy zawodowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
				-
Nadzorujący badanie:	Dariusz Frątczak			
Podmiot badający:	Komisja użytkownika			
Skład zespołu badawczego:	nie wyznaczano			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	23 marca 2016 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W SOT Szczecin była wykonywana planowana obsługa hangarowa śmigłowca, której zakres obejmował: obsługi Periodical, 12 MO, Aerolite, Supplementary, Engines, AD/SB – inspekcja, zgodnie ze zleceniem nr WO/HXZ/052/2015 z dnia 29.12.2015 r. Podczas wykonywania zadania, zgodnie z MSM/05-24/61/53-4 – Sprawdzić tylną część struktury, które było częścią pakietu zadań MSM/05-24-00/6-1 PERIODICAL INSPECTION zostały stwierdzone: luźny wspornik linki sterowania fenestronem i uszkodzenie nita łączącego ten wspornik do podpory łożyska nr 4 wału napędowego wirnika ogonowego. Uszkodzenie łąba nita nastąpiło prawdopodobnie w wyniku nieprawidłowego jego zakucia i/lub wykonania zbyt dużego otworu dla nita we wsporniku linki. Na skutek drgań konstrukcji śmigłowca nit poluzował się, powodując „wyrobienie” otworu we wsporniku i deformując się uległ częściowemu ścięciu.

Powyższe zdarzenie zostało opisane przez inżyniera Działu Inżynieringu i przesłane wraz z dokumentacją zdjęciową do producenta śmigłowca - Airbus Helicopters Deutschland, w celu

określenia sposobu naprawy. W dniu 18 stycznia 2016 r. Airbus Helicopters Deutschland przesłał dokumentację naprawy uszkodzenia RDAS Nr AIRF 009/2016 (RDAS - Repair Design Approval Sheet). Zgodnie z powyższym dokumentem, personel techniczny w dniu 08.02.2016 r. dokonał wymiany uszkodzonego wspornika P/N L535A1501216, mocującego linkę sterowania fenestronem na nowy. Wykonane zadania obsługowe zostały opisane w Karcie czynności obsługowych nr 9/13 z dnia 08 lutego 2016 r. Po zakończeniu zleconej obsługi technicznej w dniu 24 lutego 2016 r. śmigłowiec został dopuszczony do dalszej eksploatacji.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Poluzowanie się wspornika najprawdopodobniej spowodowane nieprawidłowym nitowaniem i drganiami konstrukcji śmigłowca.

Działania profilaktyczne podjęte przez użytkownika:

Z zaistniałym zdarzeniem zapoznać personel techniczny i operacyjny Zakładu.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Po zakończeniu badania PKBWL nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Dariusz Frątczak	<i>podpis na oryginale</i>