



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

### Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>1253/15</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<b>INCYDENT</b>			
Data zdarzenia:	<b>3 lipca 2015 r.</b>			
Miejsce zdarzenia:	<b>Lotnisko EPBK</b>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<b>śmigłowiec EC 135 P2+</b>			
Dowódca SP:	<b>Pilot śmigłowcowy zawodowy</b>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
				<b>3</b>
Nadzorujący badanie:	<b>Dariusz Frątczak</b>			
Podmiot badający:	<b>na podstawie zgłoszenia</b>			
Skład zespołu badawczego:	<b>nie wyznaczano</b>			
Zalecenia:	<b>NIE</b>			
Adresat zaleceń:	<b>NIE DOTYCZY</b>			
Data zakończenia badania:	<b>9 lipca 2015 r.</b>			

#### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas uruchamiania śmigłowca na lądowisku, FADEC silnika nr 1 nie przeszedł autotestu. Wskazówka silnika nr 1 na wskaźniku CAD wyświetliła się, lecz pozostawała w pozycji "0", wyświetliła się przestroga IDLE (nie powinna, gdyż przełącznik rodzaju pracy silnika był ustawiony w położeniu OFF) oraz stwierdzono brak autotestu TRQ i TOT. Po około minucie, po odłączeniu i ponownym podłączeniu akumulatora, pilot przystąpił do drugiej próby uruchomienia śmigłowca. Autotesty przebiegły prawidłowo, silniki uruchomiły się bez zastrzeżeń. Po powrocie do bazy i wyłączeniu śmigłowca pilot w obecności mechanika ponownie przetestował układ FADEC silnika nr 1. Sytuacja powtórzyła się jak poprzednio (wskazówka silnika nr 1 na wskaźniku CAD, w pozycji "0", wyświetliła się przestroga IDLE oraz brak autotestu). Pilot zawiesił śmigłowiec w eksploatacji, powiadomił inżyniering oraz zgłosił zdarzenie zgodnie z obowiązującą

procedurą. W trakcie diagnozowania usterki stwierdzono niesprawność panelu sterowania silnikiem 20 VE. Na panelu wymieniono przełącznik 104KA oraz przełącznik 101KP zgodnie z AMM 31-11-20;8-1 Rev. 17, TR 18A. Wykonano test zgodnie z AMM 31-11-20, 5-1 Rev 18. Test przebiegł prawidłowo, śmigłowiec dopuszczono do eksploatacji.

**Przyczyna zdarzenia lotniczego:**

Przyczyną braku autotestu systemu FADEC był brak przewodności, spowodowany mechanicznym zawieszeniem się wielostyków przełączników na panelu 20VE.

**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>