



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

Dot. zdarzenia nr: 1701/12

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia

Przewodniczący Komisji: dr inż. pil. Maciej Lasek

Sekretarz Komisji: mgr Agata Kaczyńska

Członek Komisji: dr inż. Michał Cichoń

Członek Komisji: dr inż. pil. Dariusz Frątczak

Członek Komisji: mgr Tomasz Kuchciński

Członek Komisji: mgr inż. Edward Łojek

Członek Komisji: lct. Robert Ochwat

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 3 stycznia 2013 r., okoliczności zdarzenia lotniczego śmigłowca EC 135 P2+, które wydarzyło się w dniu 21 grudnia 2012 r. na lotnisku EPKK, działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała informacje zawarte w zgłoszeniu o zdarzeniu za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Na śmigłowcu wykonywano planowe prace serwisowe, obejmujące mycie sprężarek silników. Zakończenie tego procesu polega na wentylacji silników (bez zapłonu) oraz ich wysuszeniu na zakresie pracy IDLE w czasie pięciu minut. Po włączeniu przełącznika rozruchu silnika nr 1 z pozycji OFF do pozycji IDLE, silnik zaczął uruchamiać się bez przeszkód. Po około 12 sekundach od rozpoczęcia rozruchu pilot usłyszał dwukrotny, niegłośny huk i zaobserwował siwy dym, wydobywający się z uruchamianego silnika. Pilot natychmiast wyłączył silnik, przestawiając przełącznik rozruchu z pozycji IDLE do pozycji OFF. Mechanik przeprowadził analizę zaistniałej sytuacji z inżynierem dyżurnym. Zgodnie z ustaleniami mechanik wykonał przegląd wizualny silnika (sekcja sprężarki i turbiny napędowej) oraz pokręcił wałem napędowym i turbiną, nie stwierdzając żadnych nieprawidłowości. W ramach sprawdzenia wykonano po dwie 15 sekundowe przekrętki każdego silnika, a następnie pilot kolejno uruchomił silniki, które pracowały na zakresie IDLE w czasie 5 minut. W związku z niestwierdzeniem żadnych nieprawidłowości, śmigłowiec dopuszczono do dalszej eksploatacji. W dniu

wykonywania prac na śmigłowcu, temperatura otoczenia wynosiła - 8° C (tego typu prace zezwala się wykonywać do temperatury -10° C).

Prawdopodobną przyczyną incydentu lotniczego mogło być lokalne przymarznięcie turbiny napędowej.

Nadzorujący badanie

dr inż. pil. Dariusz Frątczak *podpis na oryginale*