



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

**Dot. zdarzenia nr: 71/13**

## **UCHWAŁA**

**Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:**

Przewodniczący posiedzenia

Z-ca Przewodniczącego Komisji: mgr inż. pil. Andrzej Pussak

Członek Komisji: dr inż. Michał Cichoń

Członek Komisji: dr inż. pil. Dariusz Frączak

Członek Komisji: mgr inż. Bogdan Fydrych

Członek Komisji: mgr inż. Piotr Lipiec

Członek Komisji: inż. Tomasz Makowski

Członek Komisji: dr inż. Stanisław Żurkowski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 30 stycznia 2013 r., okoliczności zdarzenia lotniczego śmigłowca EC 135 P2+, które wydarzyło się w dniu 18 stycznia 2013 r. na lotnisku EPPO, 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:**

W czasie realizacji lotu, pilot monitorując parametry pracy silników zaobserwował podwyższoną temperaturę oleju w prawym silniku, która wzrosła do 105° C, a następnie osiągnęła wartość 120° C, w lewym silniku temperatura oleju utrzymywała się na poziomie 71° C. Ponadto, po włączeniu ogrzewania kabiny śmigłowca była odczuwalna woń chemikaliów. Pilot wyłączył ogrzewanie kabiny śmigłowca. Temperatura oleju prawego silnika utrzymywała się nadal na poziomie 120° C, przy ciśnieniu w instalacji olejowej 5,5 bar, parametry lewego silnika wynosiły odpowiednio 72° C i 6,4 bar. Pilot przewał wykonywanie zadania i powrócił na lotnisko EPPO, bez następstw. Powyższe zdarzenie zostało zgłoszone zgodnie z obowiązującym w Zakładzie systemem raportowania. Stwierdzono niesprawność termicznego zaworu obejścia układu chłodzenia oleju prawego silnika P/N L792M2002102, S/N11225, który został wybudowany i na jego miejsce zabudowany nowy zawór P/N L792M2002102, S/N21171. Po wymianie zaworu wykonano uruchomienie silników i przeprowadzono sprawdzenie parametrów pracy instalacji olejowej – bez uwag. Śmigłowiec dopuszczono do dalszej eksploatacji.

**Przyczyną wzrostu temperatury oleju w prawym silniku była niesprawność termicznego zaworu obejścia układu chłodzenia oleju. Woń chemikaliów w kabinie pochodziła natomiast od pozostałości pynu po myciu sprężarek.**

**Działania podjęte przez użytkownika:** zapoznanie z okolicznościami zdarzenia personelu operacyjnego Zakładu.

Nadzorujący badanie

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