



# PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Dot. zdarzenia nr: 746/13

## UCHWAŁA

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

Przewodniczący Komisji:	dr inż. Maciej Lasek
Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Andrzej Pussak
Członek Komisji:	dr inż. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	mgr inż. Edward Łojek
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	mgr inż. Ryszard Rutkowski
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski

W dniu 4 grudnia 2013 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez użytkownika okoliczności zdarzenia śmigłowca Eurocopter EC135 P2+, który wydarzył się w dniu 4 czerwca 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 przyjęła Raport Końcowy i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

### **Przebieg i okoliczności zdarzenia:**

W trakcie wykonywania 200 h prac na śmigłowcu wykonano sprawdzenie, zgodnie z WO, zachowania się silnika nr 1 przy wyłączeniu FADEC i przejściu na tryb ręczny oraz ponownym włączeniu FADEC przy określonych ustawieniach stanu pracy silnika. Podczas wykonywania tego sprawdzenia doszło do przekroczenia prędkości obrotowej wirnika głównego NR i przekroczenia prędkości obrotowej turbiny napędowej lewego silnika N2 dłuższe niż 20 s. Przekroczenia zostały wykryte przez podczas rutynowego, codziennego sprawdzania parametrów eksploatacyjnych śmigłowca przez inżyniera dyżurnego Centrum Koordynacji Technicznej w Warszawie. Śmigłowiec został zawieszony w eksploatacji.

**Przyczyną incydentu lotniczego polegającego na przekroczeniu parametrów eksploatacyjnych śmigłowca było nieprzestrzeganie przez pilota procedury sprawdzenia silnika zawartej w EMM (Engine Maintenance Manual) poprzez wykonywanie testu tego silnika przy drugim silniku pracującym w trybie *idle*, podczas gdy procedura wymaga, aby drugi silnik był w tym czasie wyłączony.**

**Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu incydentu była niedopracowana współpraca personelu technicznego z personelem latającym w zakresie wykonywania lotów próbnych kontrolnych.**

**Działania podjęte przez użytkownika:**

1. Ze zdarzeniem zapoznano personel operacyjny użytkownika.
2. Incydent opisano w Biuletynie Informacyjnym BL, wyculając pilotów na przestrzeganie ograniczeń eksploatacyjnych śmigłowca we wszystkich wykonywanych operacjach lotniczych.
3. Zalecono wprowadzenie w kartach obsługowych, w punkcie dotyczącym sprawdzenia przejścia silnika z trybu NORM w tryb MAN następującej uwagi: „Bezwzględnie przestrzegać czasów obserwacji wskazań TRQ (20 s). Nie przekraczać N2 powyżej 104%. Podczas przeprowadzania testu, drugi silnik musi być wyłączony.”
4. Zalecono przygotowanie polskojęzycznej wersji procedury wykonywania sprawdzenia w celu wyeliminowania możliwości błędnej interpretacji zapisów w języku angielskim.

**Nadzorujący badanie**

dr inż. Stanisław Żurkowski, Eur Ing *podpis na oryginale*