



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 328/11

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący Komisji:	dr pil. Edmund Klich
Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. pil. Andrzej Pussak
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	dr inż. pil. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych
Członek Komisji:	mgr inż. pil. Jerzy Kędziński
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 3 listopada 2011 r., przedstawionych przez SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, wyników przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego śmigłowca EC 135 P2+, znaki rozpoznawcze SP-HXL, które wydarzyło się w dniu 18 kwietnia 2011 r., na lotnisku EPBY, **działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.)**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjmuje ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i uznaje, iż:

Przyczyną incydentu polegającego na wyświetleniu się na ekranie CAD przestróg „FUEL FILT”, sygnalizujących zatkanie filtrów paliwa (system I, system II) było zanieczyszczenie paliwa lotniczego smarem litowym Statoil UniWay Li 62, który był używany do smarowania pompy paliwowej, zabudowanej w agregacie wydawczym przyczepy-cysterny typu 554. Znajdujące się w smarze związki mydła litowego, które nie rozpuszczają się w paliwie lotniczym, doprowadziły do zablokowania papierowych filtrów paliwa.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia było zamontowanie w instalacji paliwowej śmigłowca papierowych filtrów paliwa, niezgodnie z wymaganiami producenta silników P&W.

A także akceptuje zaproponowane **środki profilaktyczne**:

- Na wszystkich śmigłowcach EC 135 eksploatowanych w Zakładzie, zgodnie z Biuletynem nr 28329R1 P&W, sprawdzić i wymienić filtry paliwa.
- Zakład produkujący agregaty wydawcze Flow Technics Sp. z o. o. zobowiązać do:
 - dostarczenia pełnej dokumentacji podzespołów zamontowanych w agregacie wydawczym przyczepy-cysterny typu 554, w tym instrukcji dotyczących przeglądów i konserwacji pompy paliwa RVP20,
 - określenia parametrów technicznych i zasad smarowania pompy paliwa RVP20,
 - opracowania technologii smarowania i kontroli łożyska pompy paliwa RVP20, które znajduje się na tylnej ścianie agregatu wydawczego.

Po przeprowadzonych oględzinach pompy paliwowej RVP20, z udziałem przedstawiciela Flow Technics Sp. z o. o., ustalono, że smarowanie pompy paliwowej będzie wykonywane wyłącznie za pomocą smarownicy ręcznej, przy wykreconych zaworach upustowo-wentylacyjnych.

Oraz propozycje **zmian systemowych**:

Opracować w SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe procedurę konserwacji i kontroli pomp paliwa RVP20, zamontowanych w agregatach wydawczych przyczepy-cysterny typu 554.

Podpisy Komisji

Przewodniczący Komisji: Edmund Klich	<i>Podpis nieczytelny</i>
Z-ca Przewodniczącego Komisji: Andrzej Pussak	<i>Podpis nieczytelny</i>
Członek Komisji: Michał Cichoń	<i>Podpis nieczytelny</i>
Członek Komisji: Dariusz Frączak	<i>Podpis nieczytelny</i>
Członek Komisji: Bogdan Fydrych	<i>Podpis nieczytelny</i>
Członek Komisji: Jerzy Kędziński	<i>Podpis nieczytelny</i>
Członek Komisji: Tomasz Kuchciński	<i>Podpis nieczytelny</i>