



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

**Dot. zdarzenia nr: 373/11**

## **UCHWAŁA**

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

Przewodniczący posiedzenia,  
Z-ca przewodniczącego Komisji: mgr inż. Jacek JAWORSKI  
Sekretarz Komisji: mgr Agata KACZYŃSKA  
Członek Komisji: dr inż. Dariusz FRĄTCZAK  
Członek Komisji: mgr Wiesław JEDYNAK  
Członek Komisji: mgr inż. Piotr LIPIEC  
Członek Komisji: mgr inż. Edward ŁOJEK  
Członek Komisji: inż. Tomasz MAKOWSKI

W dniu 14 sierpnia 2012 roku, podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego śmigłowca EC 135 P2+ o znakach rozpoznawczych SP-HXG, które wydarzyło się w dniu 28 kwietnia 2011 roku w strefie kontrolowanej lotniska EPSC Szczecin/Goleniów (CTR Szczecin). **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 przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

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

Śmigłowiec wykonywał przebazowanie operacyjne z EPWR Wrocławia/Strachowice do EPSC Szczecin/Goleniów w celu wykonania prac okresowych. Podczas podejścia do lądowania, w dolocie do czwartego zakrętu, wyświetliła się komunikat „F POMP AFT” (co oznacza uszkodzenie lub praca w stanie suchym tylnej pompy przepompowującej), przy wskazywanym (wg wskazań paliwomierza) stanie paliwa 380 litrów w zbiorniku głównym. Po wykonaniu czynności zgodnie ze stosowną listą kontrolną komunikat zniknął.

Po wykonaniu płytkiego zakrętu na prostą do lądowania wyświetliły się komunikaty „F POMP AFT” i „F POMP FDW” (co mogło świadczyć o wypracowaniu paliwa ze zbiornika głównego). Pilot włączył pompy podpompujące. Pomimo pozostałości (wg wskazań paliwomierza) 240 litrów paliwa w zbiorniku głównym, rozpoczęło się zużywanie paliwa ze zbiorników rozchodowych. Faktycznie w zbiornikach śmigłowca brakowało około 240 litrów paliwa. Na chwilę przed lądowaniem wyświetliła się przestroga „FUEL” (paliwo). Lądowanie odbyło się bez następstw.

Po usunięciu niesprawności i wykonaniu stosownych testów przywrócono śmigłowiec do eksploatacji.

**Przyczyną incydentu lotniczego była:**

**niesprawność układu wskazywania ilości paliwa w zbiorniku głównym.**

Komisja zaakceptowała następujące **zastosowane działania profilaktyczne**:

- zapoznanie ze zdarzeniem personelu latającego Użytkownika,
- opisanie incydentu w kolejnym biuletynie informacyjnym BL,
- wprowadzenie, podczas sesji symulatorowych, lotów na wypracowywanie paliwa połączone z odczytem i interpretacją ostrzeżeń i przestróg oraz obsługą pomp,
- zalecenie porównywania ilości zatankowanego paliwa na wskaźniku dystrybutora ze wskazaniami paliwomierza śmigłowcowego.

**Podpis nadzorującego badanie:**

mgr inż. Jacek JAWORSKI *podpis na oryginale*