



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

Dot. zdarzenia nr: 596/11

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia,
Przewodniczący Komisji: dr inż. Maciej LASEK
Z-ca przewodniczącego Komisji: mgr inż. Jacek JAWORSKI
Członek Komisji: mgr Agata KACZYŃSKA
Członek Komisji: dr inż. Dariusz FRĄTCZAK
Członek Komisji: lic. Robert OCHWAT
Członek Komisji: inż. Tomasz MAKOWSKI
Członek Komisji: mgr inż. Waldemar TARGALSKI

W dniu 14 listopada 2012 roku, podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez Użytkownika, wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego śmigłowca W3AS, które wykryto w trakcie planowej obsługi technicznej w dniu 3 czerwca 2011 roku na terenie organizacji obsługowej w Świdniku. 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 ustalenia Użytkownika i podjęła decyzję o zakończenia badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W trakcie smarowania wentylatora (planowa obsługa techniczna co 600 godzin lub co dwa lata) stwierdzono brak możliwości przejścia smaru przez łożysko i ukazania się w przednim otworze kontrolnym.

Przyczyna incydentu lotniczego:

zatkanie przedniego otworu kontrolnego ciałem obcym, tj. fragmentem uszczelki filcowo-grafitowej wału wentylatora lub gumową osłoną łożyska.

Podjęte działania profilaktyczne:

- 1) Rozważyć możliwość zamiany uszczelki filcowo-grafitowych na inne gwarantujące większą odporność na uszkodzenia.
- 2) Rozważyć możliwość opracowaniu nowej karty technologicznej zawierającej:
 - określenie wartości ciśnienia smarowania,
 - wprowadzenie kontroli ciśnienia smarowania,
 - określenie ilości potrzebnego smaru,
 - metodykę smarowania wentylatora po dłuższym postoju śmigłowca lub po dłuższym magazynowaniu,

- wydłużony okres smarowania wentylatora w eksploatacji (obecnie co 100 godzin).

3) Rozważyć możliwość modyfikacji konstrukcji umożliwiającej obserwację tylnego otworu kontrolnego podczas smarowania.

4) Rozważyć możliwość wprowadzenia w dokumentacji producenta wentylatora i producenta śmigłowca jako smaru podstawowego „Grease 6”.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Wyjaśnienie Komisji:

Działania profilaktyczne sformułowane przez Użytkownika i wymienione powyżej wynikają nie tylko z opisanego w niniejszej Uchwale przypadku, ale są wynikiem szerszych, opartych na innych przypadkach, badaniach.

Nadzorujący badanie:

mgr inż. Jacek Jaworski *podpis na oryginale*