



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

Dot. zdarzenia nr: 1474/11

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia, Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Andrzej Pussak
Sekretarz Komisji:	mgr Agata Kaczyńska
Członek Komisji:	dr inż. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	dr n. med. Jacek Rożyński
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski

W dniu 8 lutego 2012 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego śmigłowca Eurocopter EC135 P2+, SP-HXF, które wydarzyło się w dniu 17 listopada 2011 r. na lotnisku Płock (EPPL).

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas uruchomienia śmigłowca celem sprawdzenia funkcjonowania bazowego wózka rozruchowego dokonano próby przerwania rozruchu lewego silnika poprzez użycie przełącznika BAT MASTER zamiast użycia lewego przełącznika ENG MAIN. Spowodowało to brak automatycznej kontroli nad lewym silnikiem przez system FADEC, brak możliwości użycia instalacji przeciwpożarowej tego silnika, dalsze dostarczanie paliwa do komory spalania w warunkach spadku zainicjowanych obrotów turbiny sprężarki i turbiny napędowej, brak możliwości odprowadzania produktów spalania z komory spalania silnika i w konsekwencji przegrzanie i uszkodzenie silnika, grożące powstaniem pożaru i jego rozprzestrzenieniem się na cały śmigłowiec.

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 uznała, iż:

Ponieważ śmigłowiec został uruchomiony bez zamiaru wykonania lotu zdarzenie lotnicze należy przekwalifikować z „Poważnego incydentu” na „Incydent”.

Przyczyną incydentu była próba przerwania rozruchu silnika poprzez użycie przełącznika BAT MASTER zamiast użycia przełącznika ENG MAIN.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia był brak łączności dwustronnej pomiędzy pilotem i mechanikiem.

A także akceptuje następujące **zastosowane środki profilaktyczne**:

1. Do czasu wykonania szkolenia odświeżającego i przeprowadzenia egzaminu z zakresu znajomości sposobów postępowania w sytuacji przerwania rozruchu, połączonych z odbyciem sesji na symulatorze lotu, zawieszenie pilota w wykonywaniu obowiązków dowódcy śmigłowca EC135.
2. Zobowiązano osoby funkcyjne, odpowiedzialne za organizację i zlecenie lotów technicznych, próbnych/kontrolnych, o precyzyjne formułowanie wniosków na wystawienie zlecenia na loty oraz o bieżący nadzór nad prawidłowością przeprowadzanych przez pilotów prób i lotów próbnych.
3. Wprowadzenie obowiązku zapewnienia dwustronnej łączności pomiędzy pilotem i mechanikiem w trakcie wykonywania prób i lotów próbnych kontrolnych.
4. Zapoznano pilotów zatrudnionych w zakładzie z okolicznościami zdarzenia.

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Podpisy Komisji

Z-ca Przewodniczącego Komisji: Andrzej Pussak

podpis na oryginale

Sekretarz Komisji: Agata Kaczyńska

podpis na oryginale

Członek Komisji Dariusz Frątczak

podpis na oryginale

Członek Komisji: Tomasz Kuchciński

podpis na oryginale

Członek Komisji: Jacek Rożyński

podpis na oryginale

Członek Komisji: Stanisław Żurkowski

podpis na oryginale