



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

Dot. zdarzenia nr: 530/12

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Prowadzący posiedzenie, Z-ca Przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Jacek Jaworski
Z-ca Przewodniczącego Komisji:	mgr inż. pil. Andrzej Pussak
Członek Komisji:	dr inż. pil. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	mgr inż. pil. Ryszard Rutkowski
Członek Komisji:	mgr inż. pil. Waldemar Targalski
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski

W dniu 20 czerwca 2012 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego śmigłowca EC 135 P2+, znaki rozpoznawcze SP-HXL, które wydarzyło się w dniu 30 maja 2012 r., w Filii SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe na lotnisku EPKK.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Po uruchomieniu silników śmigłowca przed startem do misji HEMS, na wyświetlaczu CAD pojawił się komunikat przestrogi ENG CHIP prawego silnika. Użycie przez pilota spalacza opiłków (CHIP BURNER) nie spowodowało zgaśnięcia przestrogi. Pilot wyłączył silniki i zgłosił zdarzenie, zgodnie z obowiązującym w Zakładzie systemem raportowania. Mechanik stwierdził opiłek na magnetycznym wykrywaczu opiłków. Wykonano inspekcję systemu detekcji opiłków zgodnie z EMM 79-21-00, pkt 6,A,B,C. W ramach sprawdzenia wykonano uruchomienie śmigłowca, ponowne sprawdzenie magnetycznego wykrywacza opiłków i filtra oleju. Sprawdzenie wypadło pozytywnie, śmigłowiec dopuszczono do eksploatacji. Zgodnie z EMM po kolejnych 10 godzinach lotu zostanie sprawdzony magnetyczny wykrywacz opiłków, a po 50 godzinach ponownie sprawdzeniu będzie poddany magnetyczny wykrywacz opiłków oraz filtr oleju.

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:

Przyczyną incydentu, polegającego na wyświetleniu się na ekranie CAD przestrogi ENG CHIP prawego silnika był opiłek, stwierdzony na magnetycznym wykrywaczu opiłków, który spowodował zadziałanie systemu detekcji opiłków.

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

- Zapoznanie ze zdarzeniem personelu latającego i technicznego SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe.

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Podpisy Komisji

Z-ca Przewodniczącego Komisji: Jacek Jaworski

podpis na oryginale

Z-ca Przewodniczącego Komisji: Andrzej Pussak

podpis na oryginale

Członek Komisji: Dariusz Frączak

podpis na oryginale

Członek Komisji: Ryszard Rutkowski

podpis na oryginale

Członek Komisji: Waldemar Targalski

podpis na oryginale

Członek Komisji: Stanisław Żurkowski

podpis na oryginale