



Dot. INCYDENT nr: 1986/13

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 10 września 2014 r., przedstawionych przez KBZL SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego z udziałem samolotu Piaggio 180 Avanti I, które wykryto w dniu 23 listopada 2013 r. na lotnisku EPRZ, 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 uchylającego dyrektywę 94/56/WE¹**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Informacje/raport o zdarzeniu

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 23 listopada 2013 roku załoga dyżurna EMS wylądowała na lotnisku Rzeszów-Jasionka (EPRZ) gdzie odebrano pacjenta bez wyłączenia silników. Po zakończeniu załadunku chorego, dowódca samolotu zwolnił hamulec postojowy i zwiększył moc zespołu napędowego, ale samolot nie zaczął przemieszczać się do przodu. Po kilkukrotnym zwiększaniu mocy silników drugi pilot obserwujący wskazania przyrządów pokładowych poinformował dowódcę o zbyt szybkim wzroście wskazań TQ oraz niskich wartościach prędkości obrotowej śmigieł. Dowódca zorientował się, że manetki CL znajdują się w pozycji FTR nie używanej do kołowania i przestawił manetki CL z pozycji FTR na pozycję GI (GROUND IDLE). Dowódca nie mając świadomości o zaistniałym przekroczeniu TQ (torgue) podjął decyzję o kontynuowaniu transportu po trasie EPRZ-EPSC. Zlecenie transportu ratowniczego zostało zrealizowane zgodnie z planem i samolot wylądował na lotnisku EPWA, bez następstw. Dowódca samolotu skontaktował się z Działem Inżynieringu i poinformował o zaistniałym zdarzeniu. Po sprawdzeniu, że Turbine Trucker wygenerował raport o przekroczeniu, samolot zawieszono w eksploatacji i wysłano zapytanie do producenta silników o interpretację wartości odnotowanych przez system ADAS z zapisami EMM. Po dokonaniu trzech analiz laboratoryjnych producent zalecił wysłanie jednego z silników do naprawy w zakładzie remontowym.

¹ Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Przyczyną wystąpienia przekroczenia momentów obrotowych (TQ) na silnikach był brak skutecznego monitorowania wskazań przyrządów zespołu napędowego przez dowódcę samolotu, podczas przestawiania manetek PL. W wyniku pozostawienia przez dowódcę samolotu dźwigni CL w pozycji FTR i popchnięciu manetek PL, w celu rozpoczęcia kołowania, momenty obrotowe na silnikach gwałtownie wzrosły, co nie zostało w porę zaobserwowane i skorygowane przez załogę.

Ponadto:

1. Wystąpił brak właściwej komunikacji pomiędzy Centrum Koordynacji Technicznej (CKT), a załogą w przekazywaniu i interpretowaniu danych dotyczących ograniczeń momentu obrotowego zespołu napędowego, skutkujący nie wyłączeniem samolotu z eksploatacji bezpośrednio po wystąpieniu badanego zdarzenia. Zarówno zapisy w AMM, jak i AFM podają ograniczenie momentu obrotowego silnika na poziomie 1100 lbs-ft dla prędkości obrotowej śmigła poniżej 1600 RPM.
2. Załoga samolotu nie zgłosiła zdarzenia w formie raportu FSOR, zgodnie z procedurą zgłaszania zdarzeń w Zakładzie (FOM-A-11-00-00, pkt. 5.2.3.16.8).

Działania profilaktyczne podjęte przez SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe:

Komisja zaleca wykorzystać zaistniałe zdarzenie, podczas prowadzonych szkoleń okresowych personelu latającego samolotów P 180, w celu wyeliminowania występowania podobnych zdarzeń w przyszłości.

Zapoznać personel operacyjny Zakładu z zaistniałym zdarzeniem.

Propozycje zmian systemowych:

Wprowadzono zmianę do „Listy kontrolnej BEFORE TAXI/Procedury Normalne” poprzez dodanie punktu nakazującego sprawdzenia położenia dźwigni CL przed rozpoczęciem kołowania.

Komisja zaleca opracowanie jednoznacznej procedury postępowania przez inżyniera dyżurnego CKT, podczas weryfikacji sytuacji związanych z wystąpieniem przekroczeń parametrów eksploatacyjnych zespołu napędowego samolotu Piaggio P 180 Avanti.

Zalecenia profilaktyczne Komisji:

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale