



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Dot. zdarzenia nr: 269/14

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych w składzie:

Przewodniczący posiedzenia

Przewodniczący Komisji: dr inż. pil. Maciej Lasek

Z-ca Przewodniczącego Komisji: mgr inż. Jacek Jaworski

Sekretarz Komisji: mgr Agata Kaczyńska

Członek Komisji: dr inż. pil. Dariusz Frątczak

Członek Komisji: mgr inż. Edward Łojek

Członek Komisji: mgr Tomasz Kuchciński

Członek Komisji: inż. Tomasz Makowski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 12 marca 2014 r., okoliczności zdarzenia lotniczego z udziałem śmigłowca EC 135 P2+, które wydarzyło się w dniu 4 marca 2014 r. na lotnisku EPBC, 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/WE** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała informacje zawarte w zgłoszeniu o zdarzeniu za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Po zabudowie na śmigłowiec silnika po naprawie, dokonywano sprawdzeń zgodnie z EMM (Engine Maintenance Manual). W trakcie ich wykonywania na ziemi, podczas sprawdzenia przełączania pracy silników między trybami Auto/Manual/Auto zgodnie z EMM 73-21-10 p. 6B na silniku nr S/N: 0806 przy przejściu z trybu auto na manual nastąpił spadek parametru N1 z 85% na 83.8% oraz spadek przepływu paliwa. Po 20 sekundach powrotne przełączenie na tryb auto spowodowało wzrost parametru N1 z 83.9% na 88.2%, znaczny wzrost TOT oraz znaczny wzrost TRQ z 53% na 74% przy dopuszczalnym wzroście o 10%. Zgodnie z troubleshooting wykonano czyszczenie przestrzeni wokół uszczelnienia węglowego przy łożysku nr 8 (kanał ciśnienia P3). Kolejna próba nie przyniosła pożądanych rezultatów. W dniu 05.03.2014 r. zdemontowano pompę paliwową silnika Nr 2 i zabudowano sprawną z innego śmigłowca. W dniu 06.03.2014 r. dokonano sprawdzenia trybu Auto/Manual/Auto, parametry zgodne z WT. Niesprawna pompa paliwowa, zabudowana uprzednio na silniku Nr 2 została przekazana do zakładu naprawczego.

Przyczyną nieutrzymania nakazanych parametrów w trakcie sprawdzenia była usterka pompy paliwowej, zabudowanej na silniku Nr 2.

Po zakończeniu badania Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Nadzorujący badanie

dr inż. pil. Dariusz Frątczak *podpis na oryginale*