



Dot. INCYDENT nr: 831/14

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 27 listopada 2014 r., przedstawionych przez KBZL SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego z udziałem śmigłowca EC 135 P2+, które wydarzyło się w dniu 11 czerwca 2014 r. na lotnisku EPOD, 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 11 czerwca 2014 roku załoga dyżurna Filii w Olsztynie otrzymała zadanie wykonania misji HEMS do wypadku komunikacyjnego. Po uruchomieniu silników na ekranie CAD wyświetliła się przestroga XMSN CHIP. Zadanie zostało przerwane, a śmigłowiec zawieszony w eksploatacji. Personel techniczny SOT dokonał sprawdzenia na okoliczność opiłkowania. Stwierdzono opiłek kat. A na wykrywaczu opiłków przekładni głównej oraz na filtrze oleju. Wykonano czyszczenie wykrywacza opiłków, czyszczenie filtra, płukanie przekładni oraz sprawdzenie gniazda wykrywacza opiłków, zgodnie z AMM 63-40-00,6-1 Main Transmission Monitoring System Inspection. Pobrano próbkę oleju. Powyższe zdarzenie wystąpiło przy nalocie śmigłowca 1294:14 FH i 5192 lądowaniach. Była to szósta sygnalizacja XMSN CHIP podczas rozruchu śmigłowca. Przeprowadzono uruchomienie śmigłowca na ziemi – bez uwag. Śmigłowiec został dopuszczony do dalszej eksploatacji. O okolicznościach zdarzenia poinformowano producenta śmigłowców firmę AHD.

Od 30.05.2014 r. do 13.06.2014 r. – siedmiokrotnie zarejestrowano sygnalizację wystąpienia opiłków w przekładni głównej tego śmigłowca w ciągu 16:21 FH (w celach ewidencyjnych jako datę zaistnienia zdarzenia przyjęto datę podaną w zgłoszeniu zdarzenia lotniczego). Przyczyna wielokrotnej sygnalizacji opiłkowania w przekładni była trudna do ustalenia. Problem został rozwiązany skutecznym działaniem personelu technicznego SOT w dniu 20.06.2014 r., który

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

podczas diagnozowania usterki stwierdził uszkodzenie łożyska wentylatora. Dokonano wymiany obydwu zespołów Cooling fan assy (zespół wentylatora chłodzącego) P/N L792M3009701, S/N 2358 (w tym wentylator: P/N L792M3004233, S/N 3337) oraz P/N L792M3009701, S/N 2115 (w tym wentylator: P/N L792M3004233, S/N 3356) na sprawne technicznie, zgodnie ze zleceniem nr WO/HXR/024/2014. Dodatkowo, zgodnie z sugestią producenta śmigłowców wykonano dwukrotnie płukanie przekładni (po wymianie wentylatorów) i sprawdzenie zawartości zanieczyszczeń w oleju – opiłków nie znaleziono. Śmigłowiec skierowano do dalszej eksploatacji.

Do dnia 20 października 2014 r. śmigłowiec nalatał 150:41 FH od ostatniego zdarzenia, sygnalizacja opiłkowania w przekładni głównej śmigłowca nie wystąpiła.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Przyczyną wielokrotnej sygnalizacji występowania opiłków w przekładni głównej śmigłowca było uszkodzenie łożyska wentylatora.

Działania profilaktyczne podjęte przez SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe:

- zapoznanie z zaistniałym zdarzeniem personelu operacyjnego Zakładu.

Zalecenia profilaktyczne Komisji:

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale