



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	2451/15			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>18 listopada 2015 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>Kozienice</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>śmigłowiec EC 135 P2+</i>			
Dowódca SP:	<i>Pilot śmigłowcowy zawodowy</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
				<i>2</i>
Nadzorujący badanie:	<i>Dariusz Frątczak</i>			
Podmiot badający:	<i>Komisja użytkownika</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>nie wyznaczano</i>			
Zalecenia:	<i>NIE</i>			
Adresat zaleceń:	<i>NIE DOTYCZY</i>			
Data zakończenia badania:	<i>24 marca 2016 r.</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 18.11.2015 r., zgodnie ze zleceniem nr 28/OLHXN/2015, wyznaczona załoga wykonywała przebazowanie operacyjne śmigłowca po trasie: EPBC - EPLR. Po około 15 minutach lotu na ekranie ostrzeżeń i powiadomień CAD wyświetliła się przestroga ENG CHIP – opłkowanie prawego silnika. Dowódca statku powietrznego podjął decyzję o wykonaniu procedury spalania opiłków. Po wykonaniu powyższej procedury przestroga przestała się wyświetlać, misja była kontynuowana. Powyższa sytuacja powtórzyła się po kolejnych dziesięciu minutach lotu. Dowódca statku powietrznego powtórnie wykonał procedurę spalania opiłków, która została wykonana z powodzeniem. Zaistniałe zdarzenie zostało zgłoszone telefonicznie z pokładu śmigłowca do Inżyniera Dyżurnego Centrum Koordynacji Technicznej, skąd otrzymano decyzję na przerwanie zadania i powrót do bazy na lotnisko EPBC. Lot powrotny i lądowanie odbyły się bez następstw. Śmigłowiec został przekazany do SOT Warszawa-Babice. Personel techniczny, zgodnie

z EMM 72-00-02 sprawdził filtr oleju oraz czujnik opłowania silnika i stwierdził obecność dużej ilości opiłków na korku magnetycznym. Śmigłowiec został wstrzymany od dalszej eksploatacji.

Zdarzenie zostało zgłoszone do producenta silników firmy Pratt & Whitney Canada, w celu określenia procedury dalszego postępowania.

Po przeanalizowaniu zdarzenia przez personel techniczny SOT Warszawa-Babice na podstawie EMM 79-21-00, pkt 6, C.1, (b) podjęto decyzję o wstrzymaniu silnika w eksploatacji do czasu ustalenia składu chemicznego opiłków. W tym celu opiłki z korka magnetycznego zostały przesłane do badania w laboratorium „SPECTRO” w Wielkiej Brytanii.

Ponadto, personel techniczny wykonał boroskopię silnika w wyniku której nie stwierdzono uszkodzeń przekraczających dopuszczalne normy, ani innych zmian, które mogłyby mieć związek z wystąpieniem opiłków. Wyniki przeprowadzonej inspekcji zostały zawarte w Raporcie z Inspekcji Boroskopowej nr LPR/014/2015.

W wyniku przeprowadzonego badania laboratoryjnego składu chemicznego opiłków w laboratorium „SPECTRO”, stwierdzono obecność żelaza i miedzi. Materiał występujący w opiłkach określono jako M50 (AMS 6490 lub 6491), który zgodnie z EMM 70-00-00, pkt 11, D, (1), Tabela 203 występuje w łożyskach Nr 2, Nr 3, Nr 4, Nr 5, Nr 7 i Nr 9. Wyniki przeprowadzonego badania zostały opisane w Raporcie nr AV15L134 (36794).

W wyniku przeprowadzonych konsultacji z Pratt & Whitney Canada silnik zakwalifikowano do naprawy.

W dniu 24.11.2015 r. silnik został wybudowany, a na śmigłowiec zabudowano inny silnik po naprawie. Po wykonaniu wszystkich czynności obsługowych śmigłowiec został dopuszczony do dalszej eksploatacji. Wydano Poświadczenie wykonania obsługi technicznej statku powietrznego – CRS nr LPR/WB53/HXN/2015.

Eksploatacja silnika w Zakładzie prowadzona była w sposób prawidłowy. Silnik nie był poddany nadmiernym obciążeniom, ani nie zostały na nim zarejestrowane podczas eksploatacji przekroczenia parametrów eksploatacyjnych przez system UMS/PGS.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Przyczyną wyświetlenia się przestrogi „ENG CHIP” na ekranie ostrzeżeń i powiadomień CAD było pojawienie się opiłków na korku magnetycznym, które mogły pochodzić z łożysk wewnętrznych silnika. Dokładna przyczyna zdarzenia może zostać określona dopiero po weryfikacji silnika w zakładzie naprawczym.

Działania profilaktyczne podjęte przez użytkownika:

Z zaistniałym zdarzeniem zapoznać personel operacyjny Zakładu.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Po zakończeniu badania PKBWL nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Dariusz Frątczak	<i>podpis na oryginale</i>