



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

### Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>359/16</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>6 marca 2016 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>Lotnisko EPBK – Białystok Krywlany</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>
				<b>4</b>
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>10 czerwca 2016 r.</i>			

#### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 6 marca 2016 roku w Filii Zakładu na lotnisku EPBK pełniła dyżur czteroosobowa załoga: dwóch pilotów, ratownik i lekarz. Pilot nadzorowany (PICUS – Pilot-in-command Under Supervision) odbywał praktykę w lotach liniowych (LIFUS - Line Flying Under Supervision) oraz w charakterze dowódcy śmigłowca EC 135. Pilot nadzorujący zajmował lewy fotel. O godzinie 07:42 ratownik dyżurny przyjął wezwanie na wykonanie lotu do miejscowości Pieczyski, gmina Perleje. Start nastąpił o godzinie 07:45, bez uwag. Lot był wykonywany w warunkach VMC i przebiegał zgodnie z planem. Warunki meteorologiczne były dobre i nie utrudniały wykonania zadania. Po dolocie do miejsca zdarzenia pilot nadzorowany wykonał lądowanie w uzgodnionym miejscu. Po umieszczeniu pacjenta na pokładzie śmigłowca, przed przystąpieniem do uruchomienia silników pilot nadzorujący zauważył pęknięcie przedniej szyby (po lewej stronie) na długości około

20 cm. Po przeanalizowaniu zagrożeń związanych ze stwierdzoną usterką podjął decyzję o kontynuowaniu misji, zmieniając jednocześnie miejsce przekazania pacjenta z lądowiska przyszpitalnego w Białymstoku na lotnisko EPBK. Ze względu na pękniętą szybę lot był wykonywany na zmniejszonej prędkości 100 – 110 kt. Podczas przelotu pęknięcie nie powiększyło się, a lądowanie przebiegło bez następstw.

Śmigłowiec został zawieszony w eksploatacji, a zdarzenie zostało zgłoszone, zgodnie z zasadami obowiązującymi dla zakładowego systemu raportowania. Dodatkowo o zdarzeniu został powiadomiony producenta śmigłowca firma Airbus Helicopters (AH). W odpowiedzi otrzymano informację, że przy takim pęknięciu można wykonać przebazowanie śmigłowca do stacji serwisowej, z ograniczeniem prędkości lotu do 80 węzłów, bez wykonywania gwałtownych manewrów i bez konieczności nawiercania otworów zabezpieczających przed powiększaniem się pęknięcia w szybie.

Producent śmigłowca wydał biuletyn serwisowy nr SB EC135-56-007 z dnia 16.12.2015 r., który przewiduje zamontowanie wzmocnienia szyby w okolicy mocowania górnego zawiasu drzwi. W trakcie wymiany korespondencji z AH okazało się, że biuletynu nie można zastosować do lewego zawiasu, w serii śmigłowców eksploatowanych w Zakładzie. W chwili obecnej Airbus Helicopters poszukuje alternatywnego rozwiązania dla tej serii śmigłowców.

W celu dokonania naprawy szyby, Zakład wystąpił do EASA o zgodę na wykonanie przebazowania technicznego śmigłowca do SOT Warszawa-Babice. W dniu 07 marca 2016 r. otrzymano zgodę Approval No. 60050004 wraz z określeniem warunków lotu podczas przebazowania. Na podstawie powyższej zgody, Urząd Lotnictwa Cywilnego udzielił zezwolenia na przebazowanie śmigłowca (Pemit to fly) nr LTT/011/2016 po trasie: EPBK – EPBC.

Po przygotowaniu przez personel techniczny zgodnie z czynnościami opisanymi w Karcie Czynności Obsługowych Nr 062/025/HXW/2, śmigłowiec w dniu 8 marca 2016 r. został przebazowany do SOT Warszawa-Babice.

Na podstawie Zamówienia Obsługi nr WO/HXW/009/2016 dokonano wymiany szyby śmigłowca na nową. Wykonane czynności zostały poświadczane w Karcie Zadaniowej Nr 18-EC135-ADD z dnia 17.05.2016 r. Po zrealizowaniu wszystkich zadań zawartych w zamówieniu obsługi, po wykonaniu lotu próbno-kontrolnego śmigłowiec został dopuszczony do dalszej eksploatacji.

### **Przyczyna zdarzenia lotniczego:**

Prawdopodobną przyczyną pęknięcia szyby mogło być niewłaściwe rozwiązanie konstrukcji mocowania zawiasu drzwi, polegające na nieuwzględnieniu sił, mogących oddziaływać na szybę przednią śmigłowca przy całkowitym otwarciu drzwi podczas załadunku pacjenta. Na osłabienie okolicy mocowania zawiasu może mieć również wpływ nieprecyzyjnie wykonane szlifowanie szyby i pozostawienie karbu.

### **Działania profilaktyczne podjęte przez użytkownika:**

- z zaistniałym zdarzeniem zapoznać personel techniczny i operacyjny Zakładu.
- wystąpić do producenta śmigłowców Airbus Helicopters, o opracowanie biuletynu dotyczącego sposobu wzmocnienia szyb w miejscu mocowania zawiasów przednich drzwi w kabinie śmigłowca, dla modelu statków powietrznych eksploatowanych w Zakładzie.

**Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

Po zakończeniu badania PKBWL nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

---

Koniec

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