



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	885/17			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>14 maja 2017</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>Suwałki-EPSU</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>
	-	-	-	3
Nadzorujący badanie:	<i>Mieczysław Wyszogrodzki</i>			
Podmiot badający:	<i>PKBWL</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>Nie wyznaczono</i>			
Zalecenia:	<i>Nie</i>			
Adresat zaleceń:	<i>Nie</i>			
Data zakończenia badania:	<i>13 czerwca 2017 r.</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 14 maja 2017 r. załoga filii w Suwałkach zgodnie ze zaleceniem nr 118/R7/2017 wykonała lot HEMS po terasie Suwałki, Olecko, Suwałki. Misja została przeprowadzona i zakończona bez następstw. Podczas przelotu ze szpitala do bazy w Suwałkach załoga stwierdziła różnicę wskazań momentów obrotowych silników o 20%. Odczytana wartość na lewym silniku wynosiła 55%, na prawym 35%. Pilot podjął decyzję o kontynuowaniu lotu do bazy. Następnie ze względu na bezpieczeństwo wylądował na trawiastej części lotniska Suwałki zamiast na platformie, (urządzenie wykorzystywane do hangarowania śmigłowca). Po ponownym uruchomieniu śmigłowca podczas startu z części trawiastej na platformę stwierdził przekroczenie ograniczeń eksploatacyjnych TQ silników. Lądowanie na platformie odbyło się bez uwag. Po analizie zapisów dotyczących

przekroczeń stwierdzono, przekroczenie TQ max. na lewym silniku 82,5% w czasie 0,375 sekundy , na prawym silniku TQ max. 87,7% w czasie 1,125 sekundy. Przekroczenie na lewym silniku nie wymagało działań obsługowych. Przekroczenie na prawym silniku zgodnie z AMM 05-51-00, 6-8, wymagało działań obsługowych w ciągu kolejnych 5 godzin eksploatacji śmigłowca. W związku z powyższym wykonano obsługi kat. od „A” do „D”:

- przegląd filtra oleju przekładni głównej,
- przegląd czujników opółkowania przekładni głównej oraz fen estronu,
- przegląd piasty wirnika nośnego.

Wszystkie czynności zrealizowano w przewidzianym czasie. Śmigłowiec przywrócono do dalszej eksploatacji.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Przyczyną zdarzenia było niezamierzone wyłączenie przełącznika (ENG TRIM znajdującego się na dźwigni skoku i mocy),zmiany prędkości obrotowej turbosprężarek N1 (ENG TRIM).

Działania profilaktyczne podjęte przez użytkownika:

Zdarzenie zostało omówione z całym personelem operacyjnym LPR.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Mieczysław Wyszogrodzki	<i>podpis na oryginale</i>