



## Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT 462/20

### UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych z dnia 9 czerwiec 2020 r.

Po rozpatrzeniu przedstawionego przez użytkownika statku powietrznego, Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego z udziałem śmigłowca EC 135-P2+, znaki rozpoznawcze SP-HXT, użytkowanego przez Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, które wydarzyło się w dniu 10 lutego 2020 r., w miejscowości Nowa Wieś Wrocławska, **działając na podstawie Art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz §18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała że:

#### **Zdarzenie miało następujący przebieg:**

W dniu 10 lutego 2020 roku załoga LPR filii Wrocław otrzymała zlecenie nr 78/R13/2020 na lot do wypadku na 149 km autostrady A4 w rejonie miejscowości Nowa Wieś Wrocławska. Start, przelot do miejsca wezwania odbył się bez uwag. Po zlokalizowaniu miejsca zdarzenia, wybraniu i przeglądzie miejsca do lądowania dowódca załogi zbudował manewr do lądowania z kursem pod wiatr. Podczas lądowania w trakcie pionowego zniżania utrzymując prędkość około 20 kt będąc na wysokości około 30 ft nastąpił nagły zanik prędkości, śmigłowiec początkowo samoczynnie obrócił się w prawo o kąt około 45° wraz z przemieszczeniem w prawo. Pilotowi udało się na chwilę ustabilizować śmigłowiec lecz po krótkiej chwili zaczął się on obracać wokół osi pionowej w prawo wykonując około 1,5 obrotu z jednoczesnym naborem wysokości.

W celu uniknięcia zderzenia z ziemią i przeszkodami terenowymi pilot przeszedł na rozpędzanie zwiększając skok ogólny wirnika nośnego do wartości 70 % co spowodowało przekroczenie ograniczeń eksploatacyjnych momentów skręcających wałów obydwu silników. W zaistniałej sytuacji dowódca załogi podjął decyzję o przerwaniu misji i powrocie do bazy HEMS w EPWR. Przelot i lądowanie odbyło się bez następstw. Po wyłączeniu zespołu napędowego śmigłowca pilot o zdarzeniu poinformował inżyniera dyżurnego Centrum Koordynacji Technicznej.

W związku z zaistniałym przekroczeniem momentów skręcających wałów obydwu silników kategorii „F”, (lewy wał silnika, wartość przekroczeń wynosiły 96,5% przez 02,875 s.; prawy wał silnika 95,8% przez 02,750 s.), śmigłowiec wstrzymano od eksploatacji.

Przekroczenia wymagały dodatkowych czynności obsługowych.

Mechanik lotniczy na podstawie CRS 106/014/HXT/1/1 dokonał przeglądu śmigłowca w zalecanej kategorii "F" po przekroczeniu momentów.

Nieprawidłowości nie stwierdzono.

Śmigłowiec przywrócono do dalszej eksploatacji.

**1. Przyczyną zdarzenia było:**

**Przyczyną zdarzenia było dostanie się śmigłowca w silny strumień zaburzonego powietrza i jego oddziaływanie na przeszkody terenowe co spowodowało „utrata skuteczności wirnika ogonowego (LTE)”.**

**2. Komisja akceptuje następujące zalecenia profilaktyczne zaproponowane przez podmiot badający:**

Z zaistniałym zdarzeniem zapoznać personel operacyjny Lotniczego Pogotowia Ratunkowego.

Podczas kolejnego szkolenia okresowego prowadzonego z personelem lotniczym omówić warunki powstania zjawiska "utrata skuteczności wirnika ogonowego (TLE)", oraz sposoby jego zapobiegania.

**3. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

Zaleceń nie sformułowano.

**Podpisy członków Komisji**

*Podpisy na oryginale*