



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,  
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ**  
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

**Dot. zdarzenia nr: 27/13**

## **UCHWAŁA**

**Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:**

Przewodniczący posiedzenia

Przewodniczący Komisji: dr inż. pil. Maciej Lasek

Z-ca Przewodniczącego Komisji: mgr inż. Jacek Jaworski

Członek Komisji: dr inż. pil. Dariusz Frątczak

Członek Komisji: mgr inż. Piotr Lipiec

Członek Komisji: mgr inż. Edward Łojek

Członek Komisji: dr inż. Stanisław Żurkowski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 23 stycznia 2013 r., okoliczności zdarzenia lotniczego śmigłowca EC 135 P2+, które wydarzyło się w dniu 8 stycznia 2013 r. na lotnisku EPGD, 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 uchylające dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała informacje zawarte w zgłoszeniu o zdarzeniu za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

### **Przebieg i okoliczności zdarzenia:**

Podczas przygotowania do płukania sprężarek, po włączeniu na pulpicie „ENGINE MODE SEL” przełącznika prawego silnika w pozycję „VENT”, nastąpiło uruchomienie prądo-rozrusznika w trybie pracy rozrusznika, jednakże bez przełożenia napędu na silnik. Brak przekazania napędu objawiał się nienarastaniem obrotów sprężarki N1, wirnik główny śmigłowca również nie obracał się. Śmigłowiec zawieszono w eksploatacji. Mechanik zdemontował uszkodzony prądo-rozrusznik P/N 23081-073 S/N 1368/CA i zabudował prądo-rozrusznik P/N 23081-073 S/N P2885. Wykonano uruchomienie silników i dokonano pomiarów napięcia lewej i prawej skrzynki elektrycznej – bez uwag. Śmigłowiec dopuszczono do dalszej eksploatacji.

**Przyczyną niesprawności było urwanie wałka napędowego prądo-rozrusznika. Uszkodzenie wystąpiło w miejscu technologicznego przewężenia wału na tzw. „bezpieczniku”, który stanowi jego najslabsze ogniwo, zabezpieczające przed zbyt dużym obciążeniem momentem skręcającym. Osłabienie tego elementu było spowodowane zmęczeniem materiałowym, które**

mogło być wynikiem codziennych myć odsalających silników z powodu eksploatacji śmigłowca w bazie nadmorskiej.

**Działania podjęte przez użytkownika:** zapoznanie z okolicznościami zdarzenia personelu operacyjnego Zakładu.

**Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

**SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe:\***

Rozważyć wprowadzenie dodatkowego przeglądu wałka napędowego prądo-rozrusznika po 500 godzinach eksploatacji.

Nadzorujący badanie

dr inż. pil. Dariusz Frątczak *podpis na oryginale*

*\* Zgodnie z art. 18 ust. 1 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE, adresat zaleceń dotyczących bezpieczeństwa **jest zobowiązany, w ciągu 90 dni od dnia otrzymania niniejszych zaleceń, do przesłania Komisji informacji** o działaniach, które podjął lub których podjęcie rozważa oraz w stosownych przypadkach o czasie potrzebnym na ich zakończenie, a w przypadku gdy działań nie podjęto – o przyczynach niepodjęcia. Informacje powyższe proszę przesłać na adres siedziby Komisji: MINISTERSTWO TRANSPORTU, BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ ul. Chałubińskiego 4/6; 00-928 Warszawa, tel. + 48 22 630 11 31, fax + 48 22 630 11 17*