



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

Dot. zdarzenia nr: 618/13

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia

Przewodniczący Komisji: dr inż. pil. Maciej Lasek

Z-ca Przewodniczącego Komisji: mgr inż. pil. Andrzej Pussak

Członek Komisji: dr inż. Michał Cichoń

Członek Komisji: dr inż. pil. Dariusz Frątczak

Członek Komisji: inż. Tomasz Makowski

Członek Komisji: mgr inż. pil. Ryszard Rutkowski

Członek Komisji: dr inż. Stanisław Żurkowski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 11 września 2013 r., okoliczności zdarzenia lotniczego śmigłowca EC 135 P2+, które wykryto się w dniu 8 maja 2013 r. w SOT Warszawa, 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 przyjęła ustalenia użytkownika i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Na śmigłowcu w SOT Warszawa był wykonywany okresowy przegląd po 800 FH, zgodnie z Zamówieniem obsługi nr WO/HXS/007/2013. W dniu 08.05.2013 r. podczas wykonywania prac zgodnie z zadaniem obsługowym zawartym w pkt 2, MSM/05-24-00/6-1 (Periodical Inspection), personel techniczny stwierdził wypracowanie eksploatacyjne dolnego ramienia dźwigni siłownika sterowania fenestronem i nadmierny luz osiowy wynoszący 0,75 mm, który dyskwalifikuje ten element układu sterowania z dalszej eksploatacji. O zdarzeniu powiadomiono producenta śmigłowca - ECD, który zalecił wykonanie przeglądu dźwigni siłownika sterowania fenestronem na pozostałych śmigłowcach eksploatowanych w Zakładzie, podczas wykonywania najbliższych planowych inspekcji śmigłowców. W wyniku prowadzonych konsultacji otrzymano od ECD informację o wielkość dopuszczalnego zużycia ramienia dźwigni w miejscu kontaktu łożyska sferycznego z ramieniem, które powinno wynosić nie więcej niż 0,2 mm (w dostępnej dokumentacji technicznej śmigłowca taka informacja nie była zawarta). Ponadto, w nadesłanej korespondencji ECD określił, w jaki sposób przeciwdziałać nadmiernemu wycieraniu się ramienia dźwigni siłownika, zalecając stosowanie dystansowej podkładki teflonowej. Wyeksploatowany siłownik fenestronu L6731140A1003, S/N 01087 został wybudowany, a zabudowano nowy siłownik S/N 00994. Po wykonaniu

wszystkich prac zgodnie z wystawionym zleceniem, śmigłowiec został dopuszczony do dalszej eksploatacji.

Przyczyna zdarzenia:

nadmierne zużycie eksploatacyjne siłownika sterowania fenestronem.

Działania podjęte przez użytkownika:

- zapoznanie ze zdarzeniem personelu operacyjnego Zakładu,
- w związku z zaleceniem ECD, zawartym w piśmie „EBSXCG.005.2013”, we wszystkich śmigłowcach w Zakładzie, w ramach wykonywanych planowych przeglądów, w dźwigniach sterowania fenestronem zostaną zastosowane dystansowe podkładki teflonowe.

Po zakończeniu badania Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Nadzorujący badanie

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