



Dot. INCYDENT nr: 1507/14

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 23 grudnia 2014 r., przedstawionych przez użytkownika informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego z udziałem śmigłowca EC 135 P2+, które wydarzyło się w dniu 29 sierpnia 2014 r. na lądowisku gminnym w m. Bednary, 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 uchylającego dyrektywę 94/56/WE¹**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Informacje/raport o zdarzeniu

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 29 sierpnia 2014 r. załoga dyżurna Filii w Łodzi otrzymała zadanie wykonania lotu ratowniczego do m. Bednary. Po zabraniu pacjenta na pokład, w trakcie startu z lądowiska gminnego w Bednarach, na ekranie CAD wyświetliła się przestroga „XMSN CHIP”. Po analizie wskazań parametrów eksploatacyjnych przekładni głównej, temperatury i ciśnienia oleju, pilot podjął decyzję o kontynuowaniu misji HEMS z pacjentem na pokładzie śmigłowca. Parametry przekładni podczas całego lotu były zgodne z wymaganiami technicznymi.

Po wykonaniu zadania i lądowaniu w miejscu stałego bazowania na lotnisku EPLL, śmigłowiec został zawieszony w eksploatacji.

Personel techniczny SOT w Warszawie diagnozując usterkę wykonał sprawdzenie wykrywacza opiłków przekładni głównej na okoliczność zanieczyszczeń i opiłków metalicznych. Stwierdzone przez mechanika na wykrywaczu zanieczyszczenia zostały zakwalifikowane do kategorii B. Mechanik wykonał czyszczenie filtra oleju przekładni głównej oraz pobrał próbkę oleju z filtra, zgodnie z Alertowym Biuletynem Serwisowym (ASB) nr EC 135-63A-012 zm. 6 z dnia 18.11.2013 r. Następnie wykonano uruchomienie śmigłowca w celu sprawdzenia szczelności filtra i wykrywacza opiłków, nieszczelności nie stwierdzono. Zgodnie z powyższym ASB śmigłowiec został dopuszczony do dalszej eksploatacji z ograniczeniem do 10 godzin lotu.

Poprzednie zdarzenie związane z wystąpieniem przestrogi „XMSN CHIP” na tym śmigłowcu miało miejsce w dniu 07.07.2014 r. Wykryte zanieczyszczenia zakwalifikowane zostały do

¹ Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

kategorii A. Do dnia ostatniego zdarzenia na śmigłowcu wykonano 67 godzin nalotu.

Na podstawie przeprowadzonej analizy zdarzeń związanych z występowaniem opiłkowania, została podjęta decyzja o przebazowaniu śmigłowca do SOT Warszawa-Babice, w celu wykonania przeglądu przekładni głównej, zgodnie z wymogami określonymi w Alertowym Biuletynie Serwisowym (ASB) nr EC 135-63A-012 zm. 6 z dnia 18.11.2013 r.

Po przylocie do Warszawy jeszcze raz poddano analizie zawartość zanieczyszczeń zebranych z wykrywacza opiłków przekładni głównej. Stwierdzone zanieczyszczenia zakwalifikowano do kategorii C.

W trakcie przeglądu przekładni głównej śmigłowca stwierdzono wykruszenia na zębach kół zębatych stożkowych (zębnikach) w zakresie niedopuszczalnym, wymagającym skierowania przekładni do naprawy. Zakładany resurs techniczny przekładni to 4000 FH. Na śmigłowcu przekładnia wypracowała do czasu wykonania przeglądu 1610 FH. Zdarzenie zostało zgłoszone do producenta statku powietrznego – Airbus Helicopters, a przekładnia oczekuje na remont.

Ponadto, podczas badania zdarzenia stwierdzono następujące nieprawidłowości:

- podczas analizy zapisów z UMS stwierdzono, że przestroga „XMNS CHIP” była aktywna przez cały pierwszy odcinek lotu: z EPLL na lądowisko gminne w m. Bednary i nie została zaobserwowana przez załogę śmigłowca;
- niekonsekwencję zapisów technicznych dokonanych w PDT-2 nr 044/001 (zakończenie obsługi wpisano przed czasem zakończenia próby). Brak zapisów potwierdzających wykonanie inspekcji wykrywacza opiłków i próby szczelności;
- niekompletne zapisy techniczne w Karcie Czynności Obsługowych związane z zużyciem rozpuszczalnika chemicznego CM 202 do przemywania filtrów;
- wypełniony formularz PDT-2 z wykonanych Czynności Obsługowych został przesłany do aplikacji PDT i MS w systemie Lotus dopiero po przylocie śmigłowca do Warszawy.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Prawdopodobną przyczyną zdarzenia polegającego na wyświetleniu się przestrogi „XMSN CHIP” na ekranie CAD, były wykruszenia na zębach kół zębatych stożkowych (zębnikach) przekładni głównej śmigłowca w zakresie niedopuszczalnym, które zebrały się na wykrywaczu opiłków.

Działania profilaktyczne podjęte przez użytkownika:

- z zaistniałym zdarzeniem zapoznać personel operacyjny i techniczny Zakładu;
- w ramach szkolenia okresowego personelu technicznego wykonującego prace obsługowe na śmigłowcach uwzględnić problematykę dotyczącą poprawnego wypełniania dokumentacji technicznej, określania kategorii zanieczyszczeń na wykrywaczu opiłków oraz korzystania z danych obsługowych.

Zalecenia profilaktyczne Komisji:

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale