



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<i>1019/15</i>			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>14 czerwca 2015 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>EPKT</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>Samolot PIAGGIO, P180 Avanti II</i>			
Znak rozpoznawczy SP:	<i>-</i>			
Użytkownik / Operator SP:	<i>-</i>			
Dowódca SP:	<i>Nie dotyczy</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
Nadzorujący badanie:	<i>Andrzej Pussak</i>			
Podmiot badający:	<i>Użytkownik</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>nie wyznaczano</i>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<i>Informacja o zdarzeniu (Raport)</i>			
Zalecenia:	<i>NIE</i>			
Adresat zaleceń:	<i>NIE DOTYCZY</i>			
Data zakończenia badania:	<i>26 czerwca 2015 r.</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 14 czerwca 2015 roku załoga EMS (samolotowego zespołu transportowego) wykonywała transport sanitarny po trasie EPWA-EPBY-EPKT. Na odcinku EPBY-EPKT, około 2 minut przed TOD (top of descent), załoga zauważyła wahania wskazań ciśnienia oleju w zakresie normalnym (zielony kolor wskazań) na prawym silniku w zakresie 93-112 PSI, przy ustawieniu momentów TRQ na wartość 88%. Następnie dolna wartość wahań wskazań ciśnienia oleju wynosiła 80-110 PSI (poniżej 90 PSI, żółty kolor wskazań). Zredukowano moc na prawym silniku do TRQ 49,3%

zgodnie z procedurą QRH2 NNC-8-17, niskie ciśnienie oleju. Po zredukowaniu mocy wskazanie osiągnęło najniższą wartość 76 PSI przy ustawieniu na prawym silniku TRQ około 47%. W trakcie oscylacji dwukrotnie na około 1 sekundę wskazówka TRQ zapaliła się na czerwono bez zmiany wartości wskazań TRQ, wraz z sygnałem dźwiękowym Over Torque. Po redukcji TRQ załoga rozpoczęła zniżanie do lotniska docelowego. Podczas zniżania, przy nastawie TRQ około 13% wskazania ciśnienia oleju prawego silnika były stabilne i wynosiły 106 PSI. W trakcie podejścia do lądowania przy TRQ około 38% wskazania ciśnienia oleju prawego silnika wynosiły 106-110 PSI, lewy silnik był stabilny 112 PSI. W końcowej fazie dobiegu oraz podczas kołowania, ciśnienie oleju na prawym silniku wahało się pomiędzy 92-110 PSI. Temperatura oleju cały czas znajdowała się w normalnym zakresie, nie zmieniała się i wynosiła około 70° na obydwu silnikach. Po wyłączeniu silników, sprawdzono ilość oleju oraz wskazania na obecność opiłków na GTRP (Refuel/Ground). Ilość oleju była w normie oraz stwierdzono brak opiłków. Samolot zawieszono w eksploatacji.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Przyczyną zaistniałego incydentu była usterka przetwornika ciśnienia oleju.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

Nie podejmowano.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Andrzej Pussak	<i>podpis na oryginale</i>