



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	3019/16			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>28-11-2016</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>Załachowo k/ Żnina</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>Śmigłowiec EC 135 P2+</i>			
Dowódca SP:	<i>Pilot śmigłowcowy zawodowy</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	3
Nadzorujący badanie:	<i>Mieczysław Wyszogrodzki</i>			
Podmiot badający:	<i>Użytkownik</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>Komisja zakładowa LPR</i>			
Zalecenia:	<i>Nie</i>			
Adresat zaleceń:	<i>Nie</i>			
Data zakończenia badania:	<i>03-04-2017</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 28-11-2016 roku o godzinie 08.50 załoga filii w Bydgoszczy otrzymała zlecenie (nr 368/R2/2016) na wykonanie lotu do wypadku w miejscowości Załachowo k/ Żnina. W związku z powyższym pilot przystąpił do pierwszego w tym dniu uruchomienia śmigłowca z naziemnego źródła zasilania. Rozruch lewego silnika przebiegał prawidłowo, a silnik osiągnął obroty biegu jałowego. Prądorozrusznik został prawidłowo odłączony przy 50% obrotów sprężarki. Jednak w trakcie jego uruchamiania pilot usłyszał trwający około 1 sekundy niezidentyfikowany dźwięk. W chwili kiedy przystąpił do uruchomienia prawego silnika pilot stwierdził brak obrotów sprężarki , brak wzrostu temperatury w komorze spalania oraz obrotów turbiny napędowej. W trakcie próby uruchamiania prawego silnika również usłyszał niezidentyfikowany dźwięk. W związku z powyższym pilot przerwał rozruch prawego silnika , a następnie po ochłodzeniu

wyłączył lewy silnik. Podczas kolejnej próby rozruchu prawego silnika pilot nie słyszał odgłosów charakterystycznych dla rozkręcania się pędni silnika.

Po nieudanej próbie uruchomienia śmigłowca pilot poinformował Centrum Operacyjne LPR , Dyspozytora Pogotowia Ratunkowego w Żninie oraz Inżyniera dyżurnego CKT (Centrum Koordynacji Technicznej).

Inżynier CKT zlecił wykonanie zimnego rozruchu obydwu silników w celu zweryfikowania objawów występujących podczas procedury uruchamiania. Podczas rozruchu lewego jak i prawego silnika pilot stwierdził:

- brak wskazań obrotów turbiny sprężarki (na wskaźniku 0%)
- brak słyszalnych objawów rozkręcania się pędni silników
- słyszalny dźwięk rozkręcania się pracującego prądorozrusznika lewego i prawego silnika.

Po w/w próbie wstrzymano eksploatację śmigłowca.

Po przeprowadzonej analizie, stwierdzono ukłucie się wałków napędowych na obydwu prądorozrusznikach. Zgodnie z AMM 24-30-00,4-2 personel techniczny wymienił prądorozruszniki na nowe odpowiednio S/N P2668 i S/N P3122. Po dokonaniu regulacji napięcia prądnic i sprawdzeniu ich pracy podczas próby **śmigłowiec przywrócono do eksploatacji.**

Ponieważ rozruch śmigłowca był wykonany z naziemnego źródła zasilania , które było po remoncie, Komisja Zakładowa dokonała sprawdzenia parametrów pracy pod obciążeniem.

Komisja nie stwierdziła nieprawidłowości.

Komisja wzięła również pod uwagę fakt, iż śmigłowiec w dniu poprzedzającym zdarzenie był eksploatowany przy opadzie deszczu i w temperaturze bliskiej zera. Po wykonanych misjach śmigłowiec przebywał w nieogrzewanym hangarze gdzie temperatura w nocy była ujemna.

Czynniki pogody:

Pogoda w dniu zdarzenia na lotnisku EPBY – CAVOK , temperatura -0,3° C.

Pogoda mogła mieć wpływ na zaistniałe zdarzenie.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Prawdopodobną przyczyną „ukłęcia” się wałków napędowych prądorozruszników było przymarznięcie wirników sprężarki do ich obudowy. Wyżej wymieniona przyczyna mogła doprowadzić do powstania dużego momentu obrotowego i spowodować zniszczenie wałków.

Działania profilaktyczne podjęte przez użytkownika-podmiot badający:

Z incydentem zapoznano personel operacyjny LPR.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie sformułowała zaleceń.

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Mieczysław Wyszogrodzki	podpis na oryginale