



**PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH**

**Informacja o zdarzeniu [raport]**

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>726/18</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<i>Incydent</i>			
Data zdarzenia:	<i>8 kwietnia 2018 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>EPLR Radawiec</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>Śmigłowiec EC 135P2+</i>			
Dowódca SP:	<i>Pilot zawodowy śmigłowcowy</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	<i>1</i>
Nadzorujący badanie:	<i>Mieczysław Wyszogrodzki</i>			
Podmiot badający:	<i>Zespół Zakładowy KBZL LPR</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>Skład Zespołu-Raport Końcowy</i>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<i>Raport Końcowy</i>			
Zalecenia:	<i>Nie</i>			
Adresat zaleceń:	<i>Nie</i>			
Data zakończenia badania:	<i>24 lipca 2018 r.</i>			

**Przebieg i okoliczności zdarzenia:**

Zdarzenie miało miejsce w bazie LPR Lublin Radawiec po wykonaniu misji ratowniczej nr 69/R7/2018 w dniu 8 kwietnia 2018 roku około godziny 11:35 (LMT). Pilot po wylądowaniu przystąpił do wyłączania silników śmigłowca. Po przestawieniu przełącznika rodzaju pracy silników na panelu 20VE z położenia „IDLE” w położenie „OFF” pilot stwierdził, że prawy silnik nadal pracuje. Na monitorze FLI wskazówka prawego silnika zatrzymała się na wartości obrotów około 10 %, na monitorze CAD wyświetliła się przestroga „IDLE”. Pilot podjął decyzję o wyłączeniu silnika w trybie awaryjnym. Po skręceniu pokrętki „TWIST GRIP” prawego silnika w prawo oraz przyciśnięciu przycisku awaryjnego wyłączenia, silnik wyłączył się. Pilot dokonał odpowiedniej adnotacji w PDT śmigłowca.

O zaistniałej sytuacji powiadomiono CKT (Centrum Koordynacji Technicznej).

Śmigłowiec wstrzymano od eksploatacji.

W związku z zaistniałą sytuacją przeprowadzono konsultacje z producentem silnika Pratt Whitney Kanada Corp. oraz producentem śmigłowca Airbus Helicopter. W wyniku konsultacji w dniu 9 kwietnia 2018 roku mechanik lotniczy SOT (Stacji Obsługi Technicznej) Warszawa Babice wykonał zalecenia zgodnie z AMM 71-00-00, 6-1 w zakresie:

-przeglądu przewodów silnikowych na obecność podcieków - bez uwag,

-zimny rozruch - bez uwag,

-inspekcję metodą boroskopową sekcji gorącej silnika, łopatki turbiny i komory spalania – bez uwag.

Ponadto wykonano:

-wymianę bloku 20VE na nowy, przeprowadzono test funkcjonalny zgodnie z AMM 31-11-20,55 -1 oraz AMM 31-11-20,51 bez uruchamiania silnika – bez uwag.

W związku z brakiem jednoznacznej odpowiedzi producenta o niesprawności bloku 20VE biorąc pod uwagę, że panel ma trzy położenia :OFF, IDLE i FLIGHT, producentowi zadano dodatkowe pytanie czy możliwe jest aby zawór paliwa FMM mógł być odpowiedzialny za nie całkowite odcięcie paliwa po przestawieniu przełącznika rodzaju pracy silnika w położeniu OFF. Producent oświadczył, iż nie wyklucza, że zawór o którym mowa mógł być także przyczyną nie wyłączenia się silnika.

Po realizacji zalecanych czynności w dniu 11 kwietnia 2018 roku wykonano uruchomienie silników, następnie wykonano próbę na ziemi oraz lot kontrolny, śmigłowiec sprawny.

Śmigłowiec przywrócono do dalszej eksploatacji.

#### **Przyczyna zdarzenia lotniczego:**

**prawdopodobną przyczyną zdarzenia lotniczego była wadliwa praca bloku 20VE lub chwilowa nieprawność zaworu paliwa FMM.**

#### **Działania profilaktyczne podjęte przez użytkownika:**

Z zaistniałym zdarzeniem zapoznano cały personel techniczny i operacyjny LPR.

#### **Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

PKBWL nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Mieczysław Wyszogrodzki	