



## Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT 826/20

### UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych z dnia 22 lipca 2020 r.

Po rozpatrzeniu przedstawionego przez użytkownika statku powietrznego, Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego z udziałem śmigłowca EC 135-P2+, znaki rozpoznawcze SP-HXM, użytkowanego przez Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, które wydarzyło się w dniu 4 marca 2020 r., w CTR EPSC Szczecin, działając na podstawie Art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz §18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała że:

#### 1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

W dniu 4 marca 2020 roku załoga LPR filii Szczecin otrzymała zlecenie nr 3/SOT HXM/2020 na wykonanie lotu kontrolnego po wykonanej obsłudze okresowej zgodnie z zaleceniem nr WOHXM/002/2020. W ósmej minucie lotu na monitorze CAD wyświetliła się przestroga ENG CHIP lewego silnika. Dowódca załogi wykonał procedurę spalania opiłka. W wyniku jej zastosowania przestroga przestała się wyświetlać. Po około kolejnej minucie lotu przestroga ENG CHIP lewego silnika ponownie się wyświetliła. Druga próba spalania opiłka okazała się skuteczna, a przestroga nie wyświetliła się do końca lotu, który trwał jeszcze około 5 minut.

Podczas obsługi okresowej w tym między innymi, użycia materiałów diagnostycznych w celu sprawdzenia prawidłowości działania chip detektora oraz systemu powiadamiania o opiłkowaniu, zaszło podejrzenie o pozostawieniu materiałów diagnostycznych.

Podczas diagnozowania zdarzenia personel Stacji Obsługi Technicznej w Szczecinie zgodnie ze schematem niezbędnych czynności obsługowych EMM 73-00-03, Figure 101/102 po wyświetleniu przestrogi ENG CHIP zdemontował chip detektor, stwierdzając na nim minimalne pozostałości materiału w postaci nadpalonych „włóków”. Wraz z nimi został wysłany materiał diagnostyczny w celu dokonania analizy spektralnej ich składu do SPECTRO, P&W. Sprawdzono również filtr oleju lewego silnika, bez uwag. Po otrzymaniu wyników badania P&W dopuścił do eksploatacji lewy silnik z następującymi ograniczeniami. Po 5 oraz 50 godzinach pracy lewego silnika należy sprawdzić chip detektor oraz filtr oleju na okoliczność wystąpienia opiłków.

W dniu 15 marca 2020 roku dokonano przeglądu po 5 godzinach, a w dniu 20 kwietnia 2020 roku po 50 godzinach nalotu śmigłowca. Nie stwierdzono nieprawidłowości. Filtr oleju również bez uwag.

Śmigłowiec przywrócono do dalszej eksploatacji.

## 2. Przyczyną zdarzenia było:

**Prawdopodobną przyczyną zdarzenia było nieusunięcie z chip detektora materiału diagnostycznego, co mogło doprowadzić do jego zadziałania.**

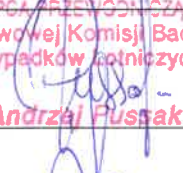
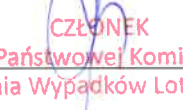
## 3. Komisja akceptuje następujące zalecenia profilaktyczne zaproponowane przez podmiot badający:

Zaistniałe zdarzenie wykorzystać podczas szkoleń okresowych z personelem technicznym zwracając szczególną uwagę na wyczyszczenie czujnika opłukowania z materiału diagnostycznego stosowanego do sprawdzenia prawidłowości działania systemu powiadamiania o opłukowaniu.

## 4. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Zaleceń nie sformułowano.

### Podpisy członków Komisji

|   |                                |  |
|---|--------------------------------|--|
| <b>Zastępca Przewodniczącego Komisji:</b> | <b>Andrzej Pussak</b>          | <br>ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO<br>Państwowej Komisji Badania<br>Wypadków Lotniczych<br><b>Andrzej Pussak</b> |
| <b>Nadzorujący badanie</b>                | <b>Mieczysław Wyszogrodzki</b> | <br>CZŁONEK<br>Państwowej Komisji<br>Badania Wypadków Lotniczych  |

mgr inż. Pił. Mieczysław Wyszogrodzki