



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Incydent 2021/0311

UCHWAŁA

z dnia 20 października 2021 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Śmigłowiec Eurocopter EC-135 P3
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-HXR
Data zdarzenia:	16 luty 2021 r.
Miejsce zdarzenia:	Warszawa Babice EPBC

Po rozpatrzeniu Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia przedstawionego przez użytkownika statku powietrznego, 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 16 lutego 2021r. załoga dyżurna LPR z Oddziału Warszawa (Ratownik 12) otrzymała wezwanie do zachorowania w miejscowości Stojadła. Dowódca załogi (pilot zawodowy, lat 62) uruchomił silnik nr 1. Silnik uruchomił się prawidłowo. Następnie pilot przystąpił do uruchomienia silnika nr 2. Podczas uruchamiania nastąpił zawis obrotów na wartości 14%. Pilot spodziewał się dalszego wzrostu obrotów silnika, który nie nastąpił. Pilot przerwał rozruch silnika przy temperaturze gazów wylotowych ok. 650°. Po odczekaniu aż obroty sprężarki prawego silnika spadły do zera przystąpił do jego ponownego uruchomienia, które przebiegło prawidłowo. Załoga wykonała misję i lądowała w bazie bez następstw. Pilot nie miał świadomości przekroczenia parametrów dopuszczalnych. Po odczytaniu zapisu parametrów śmigłowca przez Centrum Koordynacji Technicznej stwierdzono przekroczenie maksymalnie dopuszczalnej temperatury gazów wylotowych przed turbiną do 870° przez okres 18,875 sekundy.

Wysłano zapytanie do producenta silnika (P&W). Producent zalecił przegląd i naprawę silnika.

2. Przyczyny zdarzenia:

- 1) Błąd pilota polegający na niewłaściwym rozłożeniu uwagi w trakcie uruchomienia silników;
- 2) Niedostateczny nadzór nad przebiegiem rozruchu silnika nr 2;

3) Nie zastosowanie się do zapisów zawartych w FLM EC135P3 dotyczących przerwania rozruchu.

3. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane przez podmiot badający:

- 1) Z pilotem przeprowadzono szkolenie oraz treningową sesję symulatorową z zakresu ograniczeń śmigłowca oraz przypadków kiedy należy przerwać rozruch.
- 2) Z zaistniałym zdarzeniem zapoznano cały personel operacyjny i techniczny Lotniczego Pogotowia Ratunkowego.
- 3) Podczas szkoleń z personelem operacyjnym omówić powyższe zdarzenie pod kątem obowiązujących przepisów oraz postępowania po przerwaniu rozruchu.

4. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie było.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji