

Warszawa, dnia 8 marca 2017 r.

Poz. 364

**KOMUNIKAT NR 354  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 8 marca 2017 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego nr 2451/2015**

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225) w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. **Incident lotniczy**, który wydarzył się w dniu 18 listopada 2015 r. na śmigłowcu EC135 P2+, klasyfikując do kategorii:

**"Czynnik techniczny"**

**w grupie przyczynowej:**

**"T2 – Niesprawność silnika"**

**"T12 – Inne".**

**2. Opis okoliczności incydentu lotniczego:**

Skrócony opis zdarzenia powstał na podstawie raportu końcowego przesłanego przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Kozienice. W dniu 18.11.2015 r., zgodnie ze zleceniem nr 28/OLHXN/2015, wyznaczona załoga wykonywała przebazowanie operacyjne śmigłowca po trasie: EPBC – EPLR. Po około 15 minutach lotu na ekranie ostrzeżeń i powiadomień CAD wyświetliła się przestroga ENG CHIP – opiłkowanie prawego silnika. Dowódca statku powietrznego podjął decyzję o wykonaniu procedury spalania opiłków. Po wykonaniu powyższej procedury przestroga przestała się wyświetlać, misja była kontynuowana. Powyższa sytuacja powtórzyła się po kolejnych dziesięciu minutach lotu. Dowódca statku powietrznego powtórnie wykonał procedurę spalania opiłków, która została wykonana z powodzeniem. Zaistniałe zdarzenie zostało zgłoszone telefonicznie z pokładu śmigłowca do Inżyniera Dyżurnego Centrum Koordynacji Technicznej, skąd otrzymano decyzję na przerwanie zadania i powrót do bazy na lotnisko EPBC. Lot powrotny i lądowanie odbyły się bez następstw. Śmigłowiec został przekazany do SOT Warszawa-Babice. Personel techniczny, zgodnie z EMM 72-00-02 sprawdził filtr oleju oraz czujnik opiłkowania silnika i stwierdził obecność dużej ilości opiłków na korku magnetycznym. Śmigłowiec został wstrzymany od dalszej eksploatacji. Zdarzenie zostało zgłoszone do producenta silników firmy Pratt and Whitney Canada, w celu określenia procedury dalszego postępowania. W wyniku przeprowadzonych konsultacji z Pratt and Whitney Canada silnik zakwalifikowano do naprawy. W dniu 24.11.2015 r. silnik został wybudowany, a na śmigłowiec zabudowano inny silnik po naprawie. Po wykonaniu wszystkich czynności obsługowych

śmigłowiec został dopuszczony do dalszej eksploatacji. Wydano poświadczenie wykonania obsługi technicznej statku powietrznego – CRS nr LPR/WB53/HXN/2015. Eksploatacja silnika w zakładzie prowadzona była w sposób prawidłowy. Silnik nie był poddany nadmiernym obciążeniom, ani nie zostały na nim zarejestrowane podczas eksploatacji przekroczenia parametrów eksploatacyjnych przez system UMS/PGS.

### **3. Przyczyna incydentu lotniczego:**

Przyczyną wyświetlenia się przestrogi „ENG CHIP” na ekranie ostrzeżeń i powiadomień CAD było pojawienie się opiłków na korku magnetycznym, które mogły pochodzić z łożysk wewnętrznych silnika. Dokładna przyczyna zdarzenia może zostać określona dopiero po weryfikacji silnika w zakładzie naprawczym.

### **4. Zalecenia profilaktyczne Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące bezpieczeństwa:**

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie wydała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

**Piotr Samson**