



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	2624/16			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	03-10-2016			
Miejsce zdarzenia:	Jeżów Sudecki			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Eurokopter EC 135 P2+			
Dowódca SP:	Pilot śmigłowcowy zawodowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	-
Nadzorujący badanie:	Mieczysław Wyszogrodzki			
Podmiot badający:	Użytkownik			
Skład zespołu badawczego:	Komisja Zakładowa LPR			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE			
Data zakończenia badania:	28.12.2016			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 03-10-2016 r. załoga wykonywała loty treningowe z lotniska Jeżów Sudecki (EPJS). Były to loty z zakresu szkolenia i doskonalenia z zastosowaniem technik linowych zatwierdzonych przez Kierownika Działu Szkolenia LPR we współpracy z górskimi służbami ratowniczymi. W trakcie tego zadania zaplanowano również lot sprawdzający OPC (Operational Proficiency Check) polegający między innymi , na symulacji lotu z jednym niepracującym silnikiem zgodnie z zapisami w części D Instrukcji Operacyjnej. Do wykonania w/w zadania załoga przebazowała śmigłowiec do wyznaczonego wcześniej lądowiska na wschód od m. Strużnica położone w ATZ lotniska Jelenia Góra(EPJG).

Podczas startu do wykonania zadania ciężar śmigłowca z ratownikami na pokładzie wynosił 2814 kilogramów. Maksymalnie dopuszczalny ciężar śmigłowca w danych warunkach wynosił 2858 kg. Obliczenia pochodzą z danych zawartych w zleceniu na lot , oraz arkusza wyważenia śmigłowca.

W pierwszej części zadania przez około 30 minut lotu odbywało się doskonalenie ratowników GOPR polegających na opuszczeniu śmigłowca za pomocą lin desantowych, następnie podjęcie na długiej linie desantowej i przeniesienie ich na miejsce zgrupowania– płaszczyzny ćwiczeń.

W drugiej części zadania po wylądowaniu załoga przystąpiła do przygotowania śmigłowca do lotu z symulacją awarii jednego z silników. W tym celu dowódca śmigłowca-pilot kontrolujący dokonał sprawdzenia poprawności działania systemu (Training Mode), po potwierdzeniu prawidłowego działania systemu , który pozwala na symulację awarii jednego z silników poinformował pilota kontrolowanego o gotowości do następnej części zadania.

W chwili startu do przećwiczenia symulacji awarii jednego z silników na pokładzie śmigłowca oprócz załogi znajdowało się trzech ratowników GOPR. W tej fazie lotu uwzględniając ciężar zużytego paliwa , ciężar śmigłowca do startu wynosił około 2700 kg.

Pilot kontrolowany wykonał zawis a następnie rozpoczął pionowe wznoszenie . Na wysokości około 75 ft pilot kontrolujący przestawił przełącznik prawego silnika z pozycji FLIGH w położenie IDLE wprowadzając symulację wyjścia z pracy prawego silnika. Śmigłowiec przeszedł do pionowego zniżania wraz ze zmniejszaniem się obrotów wirnika nośnego w dopuszczalnym zakresie. Od chwili rozpoczęcia symulacji niesprawności prawego silnika następował przyrost pionowej prędkości opadania i osiągnął wartość maksymalną 2144 ft/min. W celu zmniejszenia pionowej prędkości opadania kontrolowany pilot zwiększył kąt nastawienia dźwigni skoku i mocy do maksymalnego co doprowadziło do przekroczenia ograniczenia momentów obrotowych (TRQ) : na lewym silniku do wartości 95,79 % , na silniku prawym do wartości 96,334 % w czasie 0,1 sekundy . Po spadku obrotów wirnika nośnego poniżej 92 % nastąpiła DEZAKTYWACJA trybu szkoleniowego i powrót do lotu dwusilnikowego w pełnym zakresie pracy.

Po lądowaniu pilot kontrolujący przestawił przełącznik z trybu szkoleniowego (TRAIN SEL) w położenie (OFF). Pilot kontrolowany wykonał lot powrotny na lotnisko Jeżów Sudecki EPJS. Przelot i lądowanie odbyło się bez następstw.

Załoga o przekroczeniu momentu obrotowego (TRQ) na obu silnikach poinformowała Centrum Koordynacji Technicznej , Dział Zarządzania Bezpieczeństwem LPR oraz producenta Airbus Helicopters Deutschland. Śmigłowiec odstawiono od lotów.

Po konsultacji z AHD , personel techniczny SOT w Szczecinie wykonał przegląd śmigłowca zgodnie z MSM 05-51-00 , 6-8 , w zakresie kategorii od A do E , bez demontażu łopat wirnika nośnego.

Po przeglądzie śmigłowiec został przywrócony do dalszej eksploatacji.

Warunki atmosferyczne w miejscu wykonywania lotów były następujące : chmury średnie widzialność 10 km ,wiatr zmienny z kierunku północno-wschodniego o prędkości około 10 kt

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Prawdopodobną przyczyną chwilowego przekroczenia (TRQ) podczas realizacji zadania było wystąpienie niekorzystnego kierunku wiatru od stoku góry z kierunku tylnolewego/lewego w stosunku do podłużnej osi śmigłowca .Czynnikiem sprzyjającym była również zbyt duża prędkość pionowego opadania.

Działania profilaktyczne podjęte przez użytkownika:

- zapoznano cały personel operacyjny zakładu z incydemem,
- w szkoleniu okresowym uwzględniono zagadnienie dot. oceny zjawisk meteorologicznych podczas operacji lotniczych w górach.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie sformuowała zaleceń.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie	Mieczysław Wyszogrodzki	<i>podpis na oryginale</i>