



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<i>102/18</i>			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>13.01..2018 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>Lotnisko Modlin EPMO</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>Samolot, Bombardier Learjet 60</i>			
Dowódca SP:	<i>Pilot liniowy</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	3
Nadzorujący badanie:	<i>Jerzy Girgiel</i>			
Podmiot badający:	<i>AMC Aviation Sp. z o.o.</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>Nie wyznaczono</i>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<i>INFORMACJA O ZDARZENIU</i>			
Zalecenia:	<i>NIE</i>			
Adresat zaleceń:	<i>NIE</i>			
Data zakończenia badania:	<i>.....2018 r.</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Usterka wskaźnika temperatury w kabinie.

W dn.13.01.2018 r. podczas lotu na z Modlina (EPMO do Nicei (LFMN)), po zakończonej po starcie przez załogę procedury "after T/O procedures and checks", na wysokości powyżej poziomu lotu 100 FL, pierwszy oficer starał się zwiększyć temperaturę w kabinie, poprzez ustawienie wskaźnika temperatury kabiny na pozycji 12 godziny. Nieoczekiwanie działanie to nie spowodowało, aby wskaźnik temperatury w kabinie pokazał odpowiednią wartość ,odpowiadającą ilości ciepła dostarczonego do kabiny. Wskaźnik pokazywał jedynie wartość "0". Pierwszy oficer próbował

skorygować niepoprawną wartość w trybie automatycznym, jak i ręcznym, jednakże działania te nie przyniosły rezultatów. Po sprawdzeniu wszystkich możliwości, trybów i ustawień wskaźnika temperatury, załoga postanowiła zawrócić na lotnisko odlotu (EPMO). Kapitan poprosił kontrolę lotów o niższe i zejście do lądowania, tak aby zużyć paliwo i lądować bez przekraczania ciężaru maksymalnego do lądowania (max landing weight) MLW. Po 40 min lotu statek powietrzny wylądował bez przeszkód na lotnisku EPMO.

Po lądowaniu personel techniczny odkrył luźny przewód, który był przyczyną wadliwego działania sterowania temperaturą kabiny.

Po dokonaniu stosownej naprawy samolot został zwolniony z obsługi technicznej (CRS nr CEZ1802). Podczas następnego lotu wskaźnik temperatury kabiny działał poprawnie.

Warunki atmosferyczne:

Nie miały wpływu na zaistniałe zdarzenie.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Brak przewodności przewodu zasilającego Cabin Temp. Controller, którego przyczyna przerwania nie została ustalona. (Raport końcowy z badania zdarzenia AMC Aviation nr AMC/RB/3/2018 z dn. 25.04.2018r.)

Działania profilaktyczne podjęte przez użytkownika:

Prawidłowe przymocowanie przewodu Cabin Temp. Controller za pomocą Splice p/n: D-436-36.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Jerzy Girgiel	