



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

Dot. zdarzenia nr: 1437/11

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Zastępca Przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Andrzej Pussak
Zastępca Przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Jacek Jaworski
Członek Komisji:	dr inż. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	mgr inż. Ryszard Rutkowski
Członek Komisji:	mgr inż. Piotr Lipiec
Członek Komisji:	mgr inż. Tomasz Makowski

W dniu 18 grudnia 2012 r, podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez Operatora, wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego samolotu SAAB 340, które wydarzyło się w dniu 09 listopada 2011 r., podczas startu z EPWR. Działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35)**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Opis okoliczności zdarzenia lotniczego:

Załoga po uruchomieniu silników i wykonaniu wymaganych czynności przedstartowych wykołowała na drogę startową z zamiarem wykonania w tym dniu rozkładowego lotu z pasażerami na trasie EPWR-EPWA. Dowódca samolotu był pilotem lejącym, natomiast F/O - monitorującym. Zgodnie z otrzymaną od ATC zgodą załoga rozpoczęła rozbieg w EPWR na pasie 29. Ustawienia samolotu przed startem: klapy pozycja 0; CTOT(Constance Take-Off Torque - system wyrównania mocy na silnikach podczas startu) 108%, ogrzewanie wlotów powietrza do silników „włączone”. Po rozpoczęciu rozbiegu przed osiągnięciem prę kości V1 załoga samolotu stwierdziła wahania wskazań na wskaźniku momentu obrotowego TRQ. Wskazówka przyrządu osiągnęła poziom 120%, a następnie wskazania spadły na ok. 20%. Nie zaobserwowano zmian wskazań temperatury, ani zmiany w tonie pracy silników. Dowódca podjął decyzję o przerwaniu startu. Po zgłoszeniu problemu kontroli ruchu lotniczego (TWR), zgodnie z otrzymanymi instrukcjami, samolot skołował na płytę postojową. Po wyłączeniu silników samolot został przekazany personelowi technicznemu. Mechanik, któremu przekazano samolot stwierdził, po wybudowaniu wskaźnika TRQ, obluzowany przewód masowy wiązki elektrycznej dochodzącej do tego wskaźnika. Przewód ten był luźny na skutek uszkodzenia gwintu podczas wcześniejszego przykręcenia tej śruby. Po założeniu śruby i wykonaniu naziemnej próby silników, w trakcie której nie stwierdzono odchyłek od normy, samolot został dopuszczony do lotu. Dalsze loty tego dnia przebiegały bez zakłóceń.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Przyczyną zdarzenia mogło być obluzowane połączenie przewodu masowego wskaźnika TRQ, wskutek niewłaściwego przykręcenia śruby mocującej ten przewód do obudowy wskaźnika. Nastąpiło bowiem zerwanie gwintu, co uczyniło połączenie nietrwałym w czasie i mogło wpłynąć na wskazania przyrządu. Jednak najbardziej prawdopodobną przyczyną była postępująca usterka panelu sterującego systemem CTOT, gdyż następnego dnia podczas rozbiegu zdarzenie to powtórzyło się, jednak z większymi skutkami, gdyż doszło do spadku mocy jednego z silników. Natomiast po wymianie panelu sterującego CTOT usterka całkowicie ustąpiła.

Zastosowane środki profilaktyczne:

1. Omówić zdarzenie z pozostałym personelem latającym.
2. Omówić zdarzenie z personelem technicznym, ze zwróceniem szczególnej uwagi na prawidłowość dokręcenia śrub mocujących końcówki elektryczne oraz konieczności sprawdzania pewności połączenia elektrycznego po wykonanych pracach.
3. Omówić potrzebę wykonywania przeglądów specjalnych po przerwanych startach (piloci, technika).
4. Przeprowadzić szkolenie personelu latającego i technicznego z zasad i sposobu raportowania zdarzeń lotniczych.

Komisja nie formułowała **zaleceń bezpieczeństwa lotów**.

Nadzorujący badanie:

mgr inż. Piotr Lipiec *podpis na oryginale*