



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

RAPORT KOŃCOWY Z BADANIA INCYDENTU LOTNICZEGO

Numer ewidencyjny zdarzenia:	9/17			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	03 stycznia 2017 r.			
Miejsce zdarzenia:	Rejon lotniska Kijów-Żuliany [UKKK, Ukraina], [EPWA]			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot SAAB-340A			
Użytkownik / Operator SP:	SprintAir S.A., ul.Ruchliwa 22, 02-182 Warszawa			
Dowódca SP:	Pilot liniowy zawodowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	2
Nadzorujący badanie:	Tomasz Makowski			
Podmiot badający:	Użytkownik			
Skład zespołu badawczego:	Nie powoływano			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	Raport/informacja o zdarzeniu			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	07.06.2017 r.			

Opis przebiegu i okoliczności oraz analiza zdarzenia:

Podczas wstępnego zniżania do lądowania na lotnisku Kijów-Żuliany [EPKK, Ukraina] załoga stwierdziła, że dźwignia mocy prawego silnika (nr 2) uległa zablokowaniu w położeniu mocy przelotowej i nie można jej przestawić w inne położenie. Zdecydowano się na powrót do lotniska macierzystego EPWA. Wobec braku możliwości zmniejszenia mocy silnika nr 2 podjęta została decyzja o jego wyłączeniu. Silnik nr 2 wyłączony został na poziomie lotu 100 a następnie wykonano lądowanie na drodze startowej 33 z jednym silnikiem pracującym. Lądowanie

przebiegło prawidłowo. Przed lądowaniem załoga skonsultowała się z działem technicznym co do metody wyłączenia silnika, ponieważ sytuacja taka (wyłączenie silnika w powietrzu przy braku możliwości zredukowania mocy) nie jest uwzględniona w QRH.

Przyczyna (przyczyny) zdarzenia:

Prawdopodobną przyczyną zdarzenia było zamarznięcie linek dźwigni sterowania mocy prawego silnika.

Zastosowane środki profilaktyczne u Użytkownika:

1. Personel latający zapoznano z przebiegiem i okolicznościami zdarzenia.
2. Podjęto decyzję o przeprowadzeniu akcji oczyszczania/osuszania linek sterowania Condition Lever i Power Lever we wszystkich samolotach floty przy najbliższej dogodnej okazji pobytu samolotu na obsłudze hangarowej.
3. Dla zmniejszenia ryzyka powtórzenia zdarzenia, przy najbliższej zmianie do PPOT SAAB-340 należy zredukować interwał osuszania linek z 8 lat do 2 lat i wykonywać osuszanie wraz z zadaniami 761108 i 761207 (Control Cable Tension Check).
4. Wystąpiono do Wytwórcy samolotu ze wskazaniem potrzeby wprowadzenia zmiany do Abnormal Checklist wQRH, ze względu na to, że przypadek taki jak zaistniałe zdarzenie nie jest uwzględniony w procedurach publikowanych przez Wytwórcę.

Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi:

Nie ma.

KONIEC

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Tomasz Makowski	<i>podpis na oryginale</i>