



Dot. incydentu nr: 886/11

## UCHWAŁA

### PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 18 czerwca 2014 r., przedstawionych przez użytkownika informacji o okolicznościach zdarzenia lotniczego samolotu ATR 72-200, które wydarzyło się w dniu 21 maja 2011 r. po starcie z Warszawy (EPWA), 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<sup>1</sup>**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

#### **Przebieg i okoliczności zdarzenia:**

Po starcie z EPWA, na wysokości 4000 ft, załoga zauważyła, że ciśnienie oleju silnika nr 1 wzrosło do 80 psi. W podręczniku QRH (Quick Reference Handbook) nie ma listy kontrolnej dla sytuacji, gdy ciśnienie oleju osiąga wartość większą niż dopuszczalne 65 psi. Kapitan podjął decyzję o powrocie na lotnisko startu. Lądowanie przebiegło bez przeszkód

#### **Przyczyny zdarzenia lotniczego:**

Przyczyną nieprawidłowych wskazań wskaźnika ciśnienia oleju silnika nr 1 były wadliwe przewody (nieprawidłowa rezystancja) w wiązkach 412VC i 412VCA, łączących czujnik ciśnienia oleju 5ES, zabudowany na silniku, ze wskaźnikiem ciśnienia oleju 3ES, zabudowanym w kokpicie oraz zabrudzone złącza tych wiązek przewodów. Zła rezystancja tych przewodów mogła być spowodowana przez wilgoć lub zużycie eksploatacyjne.

**Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Podpis nadzorującego badanie

*podpis na oryginale*

dr inż. Stanisław Żurkowski, Eur Ing

<sup>1</sup> Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35