



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 1126/13

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia, Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. pil. Andrzej Pussak
Członek Komisji:	dr inż. pil. Michał Cichoń
Członek Komisji:	mgr inż. Jacek Bogatko
Członek Komisji:	dr inż. pil. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	mgr inż. pil Jerzy Kędziński
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 12 lutego 2014 r., okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu Vulcanair P68 TC Observer, które wydarzyło się w dniu 23 lipca 2013 r., podczas startu na lotnisku EPPO, 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 uznała informacje zawarte w raporcie o zdarzeniu za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Po zajęciu pasa i rozpoczęciu startu, pilot stwierdził zwiększony opór na lewej manetce gazu z brakiem możliwości przesunięcia jej w docelową pozycję, z jednoczesnym brakiem wskazania wzrostu ciśnienia ładowania ponad wartość ciśnienia otoczenia. Po zdjęciu gazu i ponownej próbie jego dodania sytuacja się powtórzyła. Pilot zdecydował o przerwaniu startu informując o tym wieżę i skołował na miejsce postojowe.

Przyczyną incydentu lotniczego było:

Zanieczyszczenie ciągu sterowania zaworem bypass turbosprężarki wewnątrz pancierza (typu Bowden), co spowodowało występowanie znacznych oporów w układzie sterowania gazem.

Okoliczności sprzyjające:

- Bezpośrednia bliskość układu wydechowego przy ciągnię zaworu bypass sprzyjająca jego dużemu zanieczyszczeniu jak i obciążeniu zmianami temperatury, co powoduje wzrost sił w układzie sterowania przepustnicami do wartości dających się zinterpretować jako nienaturalne.
- Brak wyszczególnionych procedur obsługowych dla przedmiotowych ciągów.
- Standardowa próba silnika zgodnie z AFM nie wymaga dodania gazu na takim poziomie by zdecydowanie zaobserwować uruchomienie się turbosprężarki.

Działania podjęte przez użytkownika:

Uczulono pilotów na specyfikę działania układu sterowania przepustnicami. Zalecono szybkie zgłaszanie obsłudze technicznej pojawienie się większych sił w układzie. Zalecono rozszerzyć próbę silników o krótkotrwałe dodanie mocy w okolice startowe w celu kontroli prawidłowego działania ciągów i turbosprężarki (wzrost MAP powyżej 30 inHg w okolicy 38 inHg). Obsługa techniczna regularnie przegląda i smaruje ciągi.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Nadzorujący badanie:

mgr inż. pil. Andrzej Pussak *podpis na oryginale*