



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 1275/13

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia, Przewodniczący Komisji:	dr inż. pil. Maciej Lasek
Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. pil. Andrzej Pussak
Członek Komisji:	mgr inż. pil. Bogdan Fydrych
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	mgr inż. Piotr Lipiec
Członek Komisji:	mgr inż. pil. Ryszard Rutkowski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 19 lutego 2014 r., okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu Saab 340A, które wydarzyło się w dniu 13 sierpnia 2013 r., podczas startu na lotnisku 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 uznała informacje zawarte w raporcie o zdarzeniu za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Po zajęciu pasa i rozpoczęciu rozbiegu przy prędkości około 20 kts, załoga zaobserwowała na CWP ostrzeżenie „CONFIG WARNING”. Załoga przerwała rozbieg i sprawdziła prawidłowość skonfigurowania samolotu do startu. Samolot przetoczył się około 200 metrów od progu pasa w związku z powyższym załoga ponownie zwiększyła moc silników w celu sprawdzenia systemu skonfigurowania samolotu. Po przekroczeniu bramki 64 stopni na manetkach PWR LEVER, pomimo prawidłowej konfiguracji samolotu do startu ponownie zabrzmiał „CONFIG WARING”. Załoga zatrzymała samolot informując TWR EPWR o problemie technicznym i poprosiła o skołowanie na płytę postojową, gdzie samolot został przekazany służbom technicznym firmy SKYTAXI.

Przyczyną incydentu lotniczego była:

Ukryta wewnętrzna usterka systemu elektrycznego silownika prawego trymera steru wysokości, który dzień wcześniej został na samolocie wymieniony. Usterka ta generowała negatywne sygnały elektryczne do centralnego komputera, co wzbudzało sygnał ostrzeżenia na CWP.

Działania podjęte przez użytkownika:

- Po zaistnieniu zdarzenia dokonano przeglądu komponentu i przeczyszczono złącze elektryczne.
- Wykonano test sygnalizacji CONFIG w konfiguracji do startu na podstawie AMM 31-50-00-05 i nie zaobserwowano usterki.
- Przeanalizowano historię napraw actuatora (siłownika) i w związku z tym podjęto decyzję o jego profilaktycznej wymianie (wymieniono podczas planowej obsługi w TAM w dniu 20.08.13 r.).

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Nadzorujący badanie:

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