



Dot. incydentu nr: 154/14

## UCHWAŁA

### PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 10 lipca 2014 r., przedstawionych przez użytkownika informacji o okolicznościach zdarzenia lotniczego samolotu SAAB-340A, które wydarzyło się w dniu 3 lutego 2014 r. po starcie z lotniska w Rzeszowie (EPRZ) 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:**

Start nastąpił o 19:12 UTC. W trakcie startu, na wysokości 800 ft AGL, na chwilę przed osiągnięciem wysokości akceleracji, nastąpiła gwałtowna utrata mocy prawego silnika z towarzyszącymi powtarzającymi się detonacjami. Usterka ta została rozpoznana przez załogę jako pompaż sprężarki, który wystąpił podczas redukcji mocy. Po wykonaniu czynności zgodnie z dokumentacją CLIMB CHECKLIST – wyłączenie systemu CTOT (Constant Torque on Take-off) i przestawieniu zaworów pneumatycznych BLEED w pozycję AUTO - zjawisko pompażu ustąpiło. Po zaistniałym zdarzeniu podjęta została decyzja o natychmiastowym lądowaniu na lotnisku w Rzeszowie. Będąc w kontakcie wzrokowym z lotniskiem wykonano podejście z widocznością pasa. Ta faza przebiegła prawidłowo bez żadnych odchyień. Wyłączenie silników nastąpiło o 19:25.

#### **Przyczyna zdarzenia lotniczego:**

Przyczyną wystąpienia pompażu prawego silnika była redukcja mocy tego silnika przez pilota w warunkach silnej inwersji występującej tego dnia na lotnisku w Rzeszowie.

#### **Działania profilaktyczne podjęte przez użytkownika:**

1. O przebiegu zdarzenia poinformowano personel latający oraz techniczny;
2. Podczas szkolenia okresowego omówiono zdarzenie, zasady postępowania zgodnie z dokumentacją SAAB 340 (Aircraft Operational Manual) i zalecenia producenta silników dotyczące pompażu.

**Komisja nie formułowała** zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Podpis nadzorującego badanie

*podpis na oryginale*

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

dr inż. Stanisław Żurkowski, Eur Ing