



Dot. incydentu nr: 708/14

## UCHWAŁA

### PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 18 czerwca 2014 r. przedstawionych przez Użytkownika okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu SAAB 340A, które miało miejsce 25 maja 2014 r. po starcie z lotniska Dole Tavaux [LGFJ, Francja], 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 uchylającego dyrektywę 94/56/WE<sup>1</sup>**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła informacje przedstawione w zgłoszeniu zdarzenia przez Użytkownika za wystarczające do jego wyjaśnienia i uznała badanie za zakończone.

#### Informacje/raport o zdarzeniu

##### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas wznoszenia po starcie z lotniska LFGJ ok. godz. 10:15 UTC załoga zauważyła zbyt wysokie wskazania temperatury ITT lewego silnika. Po ustabilizowaniu ciągu obu silników na jednakową wartość, temperatura ITT lewego silnika była o ok. 45° wyższa, niż prawego. Załoga kontynuowała wznoszenie, oczekując ewentualnego ustabilizowania parametrów pracy lewego silnika. Ponieważ różnica temperatur ITT lewego i prawego silnika rosła, dowódca polecił wykonanie odpowiedniej Abnormal Checklist, podczas której trwania różnica wskazań ITT doszła do 60°. Pozostałe parametry pracy silników były w granicach norm. Obserwacja i analiza zjawiska doprowadziły załogę do wniosku, iż jego przyczyną może być faktyczny problem techniczny lub nieprawidłowe działanie wskaźników parametrów pracy silnika (ITT lub TRQ). Po ustabilizowaniu wartości ITT obu silników na jednakową wartość różnica ciągu silników (tj. TRQ) dochodziła do 17%. Zmiana właściwości pilotażowych samolotu nie była przy tym na tyle istotna, by jednoznacznie potwierdzić jedno z tych przypuszczeń. Załoga podjęła decyzję o powrocie na lotnisko startu, gdzie samolot mógł być poddany obsłudze technicznej. Lądowanie odbyło się bez problemów o godz. 10:42 UTC. Próby naziemne potwierdziły wadliwe wskazania wartości ciągu lewego silnika – wskaźnik TRQ pokazywał zaniżone wartości. Mechanik przeczyścił styki instalacji elektrycznej wskaźnika TRQ, wykonał odpowiednie testy i samolot został dopuszczony do lotu. Pozostałe cztery odcinki lotu tego samego dnia przebiegały bez zakłóceń.

##### Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Zanieczyszczenie styków instalacji elektrycznej wskaźnika TRQ lewego silnika.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Podpis nadzorującego badanie

inż. Tomasz Makowski *podpis na oryginale*

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