



Dot. INCYDENT nr: 954/14

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 02 lipca 2014 r., przedstawionych przez KBZL SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego z udziałem samolotu Piaggio 180 Avanti I, które wydarzyło się w dniu 26 czerwca 2014 r. w trakcie wykonywania lotu po trasie EPSC - 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 uchylającego dyrektywę 94/56/WE¹**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Informacje/raport o zdarzeniu

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 26.06.2014 r., w trakcie wykonywania lotu po trasie EPSC - EPWA, pilot odczuwał różnicę w sterowaniu mocą silników; przestawianie prawej manetki sterowania mocą silnika (POWER LEVER) odbywało się przy użyciu większej siły w stosunku do lewej manetki sterowania mocą silnika. Przed wyłączeniem silników przestawienie prawej manetki sterowania mocą silnika do pozycji IDLE odbyło się również przy użyciu dużej siły. Samolot został zawieszony w eksploatacji. Wybudowano górną osłonę prawego silnika. Wykonano przegląd stanu technicznego oraz poprawność mocowania linki sterowania mocą prawego silnika w obrysie silnika wg AMM 76-10-00 p.6.11 rev E4; bez uwag. Dokonano przeglądu stanu technicznego zespołu układu krzywek nastawu pracy zespołu Fuel Control Unit - układ rewersu. Stwierdzono deformację powierzchni pracującej, w postaci spłaszczeń, na rolce zabudowanej w układzie Lever Assy Extension (dźwignia/układ przekazania zmiany mocy). Dokonano wymiany zespołu Lever Assy Extension wraz z rolką, na wybudowany z prawego silnika samolotu SP-MXI. Dokonano przeglądu stanu technicznego powierzchni prowadnic zespołu CAM ASSY SLIDE współpracujących z rolką zespołu Lever Assy Extension; bez uwag. Wielokrotne przestawianie manetki sterowania mocą silnika z pozycji IDLE do MAX PWR bez uwag. Po zabudowie górnej osłony prawego silnika wykonano naziemne sprawdzenie mocy obu silników; parametry zgodne z WT. Samolot dopuszczono do eksploatacji

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Przyczyną utrudnienia sterowania mocą prawego silnika było zablokowanie się rolki na dźwigni przekazywania zmian mocy.

¹ Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

Działania profilaktyczne podjęte przez SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe:

- Z zaistniałym zdarzeniem został zapoznany personel operacyjny Samolotowego Zespołu Transportowego.

Zalecenia profilaktyczne Komisji:

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale