



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu

Numer ewidencyjny zdarzenia:	684/17			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>20.04.2017 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>EPWA</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>Samolot Cessna 680 Citation Sovereign</i>			
Dowódca SP:	<i>Pilot CPL(A)</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	2
Nadzorujący badanie:	<i>Andrzej Bartosiewicz</i>			
Podmiot badający:	<i>Użytkownik</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>Nie wyznaczono</i>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<i>Informacja o zdarzeniu</i>			
Zalecenia:	<i>NIE</i>			
Adresat zaleceń:	<i>Nie dotyczy</i>			
Data zakończenia badania:	<i>06.03.2018r.</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia

W dniu 20.04.2017 r. około godz. 18:05 LMT podczas lotu z EPWA do UKKK (bez pasażerów), po starcie z Warszawy, w trakcie początkowego wznoszenia załoga zauważyła wyświetlenie się na CAS komunikatu ostrzegawczego ENGINE CONTROL FAULT L. Po wzniesieniu na bezpieczną wysokość załoga wykonała listę kontrolną ENGINE CONTROL FAULT L and/or R do punktu „If Message Still Does Not Clear (After 5 Minutes)”. Ponieważ komunikat wyświetlany był nadal, zgodnie z procedurą załoga podjęła decyzję o powrocie do Warszawy. Załoga nie deklarowała sytuacji EMERGENCY. Podejście i lądowanie samolotu odbyło się bez następstw.

Działania podjęte przez użytkownika

W trakcie analizy niesprawności znaleziono komunikat w CMC „T/R SWITCH DISCRETES FAULT”, zapisany na kanale A i B FADEC LH. Wykonano sprawdzenie podejrzanych przełączników zgodnie z EM P&W 306C 72-00-00 rew. 33. Nie znaleziono żadnych nieprawidłowości, dodatkowo wykonano sprawdzenie działania systemu T/R¹ zgodnie z C680 AMM 78-30-00 rew. 25. Samolot uznano za sprawny i dopuszczono do eksploatacji.

W dniu 17.08.2017 r. wykonano zgranie danych z FADEC LH, z których odczytano błąd T/R REV1. Wykonano sprawdzenie poprawności działania przełączników odpowiedzialnych za wskazania dotyczące blokady i zwolnienia T/R. Jeden z przełączników odpowiedzialnych za sygnalizację wskazującą że T/R jest otwarty okazał się wadliwy. Lewy T/R został dezaktywowany i zablokowany zgodnie z C680 AMM 78-30-00 rew.25, założono MEL 78-30-01.

W dniu 27.08.2017 r. LH T/R UNLATCH SWITCH został wymieniony zgodnie z NORDAM CMM nr 07ND78002 rew. 25. Po wymianie przełącznika komunikat ENGINE CONTROL FAULT L nie wystąpił.

Nieprawidłowe działanie przełącznika nie wystąpiło na ziemi po pierwszym zdarzeniu. Kolejne godziny pracy pogorszyły jego działanie na tyle, że możliwe było wykrycie jego niesprawności.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Przyczyną incydentu była niesprawność przełącznika odpowiadającego za sygnalizację położenia T/R.

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Andrzej Bartosiewicz	CZŁONEK Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

Andrzej Bartosiewicz
mgr inż. Andrzej Bartosiewicz

¹ T/R - Thrust Rewersor – odwracacz ciągu.