



MINISTERSTWO TRANSPORTU  
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 367/06

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, reprezentowanej przez:

Przewodniczący:	dr pil. Edmund Klich	Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski
Z-ca Przew.:	dr hab. inż. Janusz Karpowicz	Członek Komisji:	dr n. med. Jacek Rożyński
Członek Komisji:	mgr Ignacy Goliński	Członek Komisji:	mgr inż. Ryszard Rutkowski
Członek Komisji:	mgr inż. Jerzy Kędzierski	Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski

Po rozpatrzeniu w dniu 21 lutego 2007 r. przedstawionych przez KBIL Sky Ekspres wyników przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego samolotu SAAB 340 A, o znakach rozpoznawczych SP-KPG, który wydarzył się w dniu 12 grudnia 2006 r. podczas rejsu SXF 6923 działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. 2006, Nr 100, poz. 696 z zm.), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjmuje ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i uznaje, iż:

**Przyczyną zaistnienia incydentu było:**

Nieprawidłowe zadziałanie sygnalizacji „RIGHT TAIL PIPE HOT”, która podała fałszywy sygnał o przekroczeniu temperatury 232°C pod owiewką rury gazów wylotowych silnika nr 2.

Incydent miał charakter sporadycznego przypadku i był spowodowany zwarcieniem na skutek zebrania wilgoci na stykach podłączenia do instalacji sygnalizatorów „RIGHT TAIL PIPE HOT”,

a także akceptuje propozycję KBIL Sky Ekspres, **zaleceń profilaktycznych** sformułowanych poniżej:

1. Opracować Engineering Order (EO) na sprawdzenie stanu połączeń elektrycznych przemyć ich i nałożenie nowych zabezpieczeń tych połączeń przy sygnalizatorach przekroczenia temperatury w rejonie obudowy rury gazów wylotowych z silników „RIGHT / LEFT TAIL PIPE HOT”.
2. Opracować harmonogram jednorazowego wykonania EO na wszystkich egzemplarzach samolotów SAAB 340.