



Dot. incydentu nr: 1976/13

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 2 lipca 2014 r., przedstawionych przez użytkownika informacji o okolicznościach zdarzenia lotniczego samolotu SAAB-340A, które wydarzyło się w dniu 31 grudnia 2013 r. po lądowaniu na lotnisku Kijów Żuljany (UKKK) 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/WE¹**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Po wylądowaniu i zakołowaniu na stanowisko postojowe załoga przystąpiła do wyłączenia silników. Po wyłączeniu silników zaobserwowano duże ilości białego dymu wydobywającego się z silnika nr 2. Zaobserwowano wyciek paliwa z gondoli silnika nr 2. Pomimo braku sygnalizacji pożaru kapitan wykonał *memory items* dla pożaru silnika – pociągnął dźwignie FIRE HANDLE i uruchomił gaśnicę. Następnie załoga skontaktowała się ze służbami lotniskowymi i poprosiła o przyjazd straży pożarnej. Po ok. 20 min dym przestał się wydobywać z gondoli.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Przyczyną zdarzenia było rozszczelnienie połączenia paliwowego pomiędzy zaworem bezpieczeństwa *Overspeed Drain Valve* a przewodami paliwowymi *Fuel Manifold*. Rozszczelnienie wynikało z uszkodzenia płytki uszczelniającej oraz z niedokręcenia odpowiednim momentem śrub mocujących przewody paliwowe.

Działania profilaktyczne podjęte przez użytkownika:

1. Określenie daty ostatniego założenia przewodów paliwowych do zaworu Overspeed Drain Valve;
2. Przeprowadzenie inspekcji pozostałych silników CT7 zainstalowanych na wszystkich 13 samolotach eksploatowanych przez SprintAir SA;
3. Przeprowadzenie analizy technicznej przyczyny wycieku paliwa.

Zalecenia profilaktyczne Komisji:

1. Poinformowanie o zdarzeniu zakładu remontowego H+S Aviation Ltd w celu weryfikacji wewnętrznych procedur dotyczących montażu poszczególnych części silnikowych z

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

uwzględnieniem procedur *double inspection* przede wszystkim w przypadku komponentów układu paliwowego nie posiadających zaprojektowanego układu wewnętrznych drenaży.

2. Poinformowanie o zdarzeniu producenta silników – General Electric w celu weryfikacji procedur / dokumentacji technicznej dotyczących inspekcji silnika w związku z wyciekami paliwa. Należy rozważyć wprowadzenie zapisów *trouble shooting* w przypadku podejrzeń wycieku paliwa np. na podstawie zapachu paliwa w trakcie lotu.
3. Zdemontowane w Kijowie komponenty silnika CT7-5A2, s/n 367266: zawór *Overspeed Drain Valve*, płytki uszczelniające oraz przewody paliwowe przekazać do GE w celu inspekcji przed ponownym zainstalowaniem komponentów do silnika.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale

dr inż. Stanisław Żurkowski, Eur Ing