



MINISTERSTWO TRANSPORTU,  
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ  
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 848/12

## UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia, Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Jacek Jaworski
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	dr inż. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	mgr inż. Piotr Lipiec
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski

Po rozpatrzeniu w dniu 3 kwietnia 2013 r. przedstawionych przez użytkownika informacji dotyczących incydentu samolotu Piaggio P180 Avanti, który wydarzył się w dniu 20 lipca 2012 r. w trakcie próby silnika na lotnisku 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 uchylające dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych podjęła decyzję o zakończeniu badania.

### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Po zamontowaniu silnika przeniesionego z innego samolotu, po czwartym uruchomieniu w celu regulacji symetrycznej odpowiedzi zespołu napędowego na sygnały zadawane przez dźwignie sterowania Power Lever (PL) i Condition Lever (CL), pomimo ustawienia obu dźwigni PL w położeniu IDLE nastąpił gwałtowny, niekontrolowany wzrost TRQ prawego silnika ponad ograniczenia zawarte w Instrukcji Użytkownika w Locie: do wartości 3190 ft-lbs. Dźwignie CL zostały równocześnie ustawione w położenie GI (Ground Idle – bieg jałowy na ziemi), a następnie w położenie CUT OFF, ponadto odcięto dopływ paliwa przez wyłączenie zaworów na ścianach ogniowych Fire Shut Off Valve.

### Przyczyna incydentu lotniczego:

**Najbardziej prawdopodobną przyczyną incydentu lotniczego było uszkodzenie Fuel Control Unit (Zespołu Kontrolującego Pracę Instalacji Paliwowej Silnika).**

### Działania podjęte przez użytkownika:

Ze zdarzeniem zapoznano personel SZT w Warszawie, zwracając szczególną uwagę na sposoby wyłączania i zabezpieczania silników w przypadku utraty kontroli nad regulowanymi parametrami.

### Nadzorujący badanie

dr inż. Stanisław Żurkowski, Eur Ing *podpis na oryginale*