

Warszawa, dnia 20 marca 2017 r.

Poz. 384

**KOMUNIKAT NR 366
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 20 marca 2017 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 1291/2015

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225) w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. **Incydent lotniczy**, który wydarzył się w dniu 8 lipca 2015 r., na samolocie Bombardier DHC-8-400, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik techniczny"
w grupie przyczynowej: "T12 – Inny"
oraz
"Czynnik środowiskowy"
w grupie przyczynowej: "E1 – Meteorologiczne (MET)".**

2. Opis okoliczności incydentu lotniczego:

Skrócony opis zdarzenia powstał na podstawie raportu końcowego przesłanego przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Podczas rozbiegu pojawiły się sygnalizacje PITCH TRIM, ELEVATOR FEEL oraz PROP DEICE. Załoga przerwała rozbieg w początkowej fazie, dokonała odpowiednich wpisów w LDP-60 i przekazała samolot służbom technicznym. Pilot stwierdził, że przyczyną usterek mogła być awaria ADS (Air Data System) spowodowana wyładowaniami atmosferycznymi podczas nocnej burzy nad lotniskiem. Służby techniczne przeprowadziły drenaż odstożników wilgoci Primary Pitot/Static Line oraz test operacyjny ADS i wykonały czynności zawarte w Job Order IO/EQKJOOI/15/ROO. Usterki nie udało się usunąć i podjęto decyzję o przebazowaniu samolotu do EPWA. Zaaplikowano nowy uszczelniacz wokół odbiornika ciśnień powietrznych i w dn. 09.07.2015 r. samolot dopuszczono do lotu technicznego. Podczas startu do tego lotu w dn. 09.07.2015 r. załoga zauważyła różnice wskazań prędkości oraz wysokości na PFD1 i PFD2. Załoga zawróciła do EPPO i samolot przekazano ekipie technicznej. Po analizie usterki służby techniczne dokonały wymiany lewego odbiornika ciśnień powietrznych i przeprowadziły test operacyjny ADS. Samolot ponownie dopuszczono do lotu i przebazowano do EPWA w dn. 09.07.2015 r. Po przylocie do EPWA służby techniczne przeprowadziły testy szczelności układu odbioru ciśnień statycznych, wykrywając nieszczelność w systemie ciśnień statycznych nr 2. Przeprowadzono W0#j0/EQKZ002/15/R00, po zakończonej pracy uszczelniono lewy odbiornik ciśnień statycznych. Wykonano test szczelności układu. Nie stwierdzono nieprawidłowości i samolot dopuszczono do eksploatacji.

3. Przyczyna incydentu lotniczego:

Usterka lewego odbiornika ciśnień powietrznych (LH PITOT PROBE) oraz nieszczelność układu ADS (Air Data System).

4. Zalecenia profilaktyczne Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące bezpieczeństwa:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie wydała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Samson