

Warszawa, dnia 20 marca 2017 r.

Poz. 391

**KOMUNIKAT NR 373
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 20 marca 2017 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 1467/2015

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. **Incident lotniczy**, który wydarzył się w dniu 24 lipca 2015 r., na samolocie Airbus A320-232, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik techniczny"
w grupie przyczynowej: "T12 – Inne".**

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.

Załoga startującego samolotu przerwała start w związku z wyświetleniem się alertu *ENG #2 FAIL*. Prędkość w momencie przerwania startu była poniżej *V1*. Dobieg został wykonany poprawnie w osi drogi startowej. Po wyłączeniu silnika nr 2, samolot na jednym pracującym silniku podkołował na stanowisko postojowe. Po opuszczeniu pokładu przez pasażerów została wezwana organizacja obsługowa. Po otwarciu osłon silnika i oględzinach stwierdzono ślad wycieku paliwa z *DRAIN MAST* (drenaże silnikowe). Wykonano kilka prób na mocy biegu jałowego (*IDLE*). Przy pierwszej z nich zauważono paliwo sączące się z *DRA IN MAST*, pochodzące z drenażu *FMU* (Fuel Managment Unit, zespół sterujący paliwem). W kolejnych próbach sączenie się paliwa nie występowało. W trakcie lokalizacji usterki zresetowano *FADEC* (Fuli Authority Digital Engine Control, w pełni autonomiczne cyfrowe sterowanie silnikiem) oraz sprawdzono szczelność połączeń układu paliwowego. Następnie wykonano próbę na mocy biegu jałowego (*IDLE*) oraz kilka prób na pełnej mocy (*FULL POWER*). Po każdej z tych prób sprawdzano czy nie pojawia się wyciek z *DRA IN MAST*. Wyciek nie pojawiał się. Po zakończeniu prób i otwarciu osłon silnika sprawdzono stan silnika – nie stwierdzono anomalii.

Po ww. czynnościach samolot został dopuszczony do lotów. W czasie kolejnych lotów nie było problemów z silnikiem. Stwierdzono, że przyczyną alertu *ENG #2 FAIL* był błąd systemu *FADEC*. Wyciek paliwa z *DRAIN MAST* spowodowany był zebraniem się nadmiaru paliwa w linii *FMU* i następnie jego wyrzuceniem na zewnątrz w czasie przyspieszania silnika do pełnej mocy. Zgromadzone w linii *FMU* paliwo było pozostałością po pracach obsługowych wykonywanych trzy dni przed zdarzeniem.

3. Przyczyna incydentu lotniczego:

Przyczyną wyświetlenia się alertu *ENG #2 FAIL* był błąd systemu *FADEC*.

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