

Warszawa, dnia 20 marca 2017 r.

Poz. 407

**KOMUNIKAT NR 389
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 20 marca 2017 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 680 i 693/2013

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 22 oraz 28 maja 2013 r. na samolocie Embraer 170, 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, zwaną dalej „PKBWL”, do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

W obu zdarzeniach, podczas wypychania samolotów ze stanowisk postojowych, doszło do rozłączenia zestawuciągnik – dyszel – samolot. Załogi samolotów po uzyskaniu informacji o rozłączeniu zareagowały prawidłowo zatrzymując samolot, używając pokładowej instalacji hamulcowej. W obydwu incydentach używany był dyszel o numerze seryjnym L7E-5 przeznaczony do obsługi samolotów Embraer 170. W ramach codziennej obsługi każdorazowo był on sprawdzany przez operatora ciągnika. Kontroli podlegała tabliczka znamionowa określająca ważność kontroli okresowej służb technicznych, szpilki bezpieczeństwa oraz stan wizualny dyszla. W jednym i drugim przypadku kontrola przebiegła bez zastrzeżeń, a szpilki i stan wizualny nie wskazywał na jakiegokolwiek uszkodzenia. Po każdym zdarzeniu dyszel był wycofywany z eksploatacji i zgłaszany do naprawy służbom technicznym operatora, który był jego właścicielem. Prowadząca czynności wyjaśniające ustaliła, że powodem rozłączenia się zestawuciągnik – dyszel – samolot był nadmierny luz na głowicy dyszla, który przy dużych siłach działających w trakcie procesu wypychania doprowadzał do wyslizgiwania się z mocowania na przedniej goleni samolotu. Jednocześnie kontrola prowadzona przez personel obsługujący zestaw, z uwagi na brak sił działających na głowicę w trakcie sprawdzenia, nie była w stanie wykryć usterki. Krótki okres pomiędzy obydwoma zdarzeniami wskazuje, że działania podjęte przez służby techniczne operatora w celu usunięcia usterki po pierwszym zdarzeniu były nieefektywne.

3. Przyczyna incydentu lotniczego:

Usterka techniczna dyszla polegająca na nadmiernym luzie na jego głowicy.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie wydała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Samson