

Warszawa, dnia 20 marca 2017 r.

Poz. 420

**KOMUNIKAT NR 402
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 20 marca 2017 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 2260/2015

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 21 października 2015 r. na samolocie Cessna Citation 560XLS, 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 w dniu 28 czerwca 2016 r.

Lotnisko EPKK. W dniu 21.10.2015 samolot Cessna Citation 560XLS wykonywał lot po trasie z EPKK do EPP0. O godzinie 7:27 UTC, po uzyskaniu zgody na zajęcie pasa i start, samolot rozpoczął rozbieg. W chwilę potem na panelu przednim pojawiło się ostrzeżenie „*Master Caution*” przy jednoczesnym zaświeceniu informacji *JVO TAKE OFF* Załoga podjęła decyzję o przerwaniu startu. O przerwaniu startu i konieczności dodatkowego sprawdzenia załoga poinformowała kontrolera TWR. Dowódca załogi podjął decyzję o resecie konfiguracji i ponownym wykonaniu listy kontrolnej „*Before Take Off*”. Wobec niestwierdzenia odchyłań i braku iluminacji ostrzeżenia *JVO TAKE OFF* załoga ponownie zgłosiła gotowość do odlotu. O godzinie 7:29 UTC po uzyskaniu zezwolenia wykonała ponowny start do lotu i o godzinie 8:08 wylądowała w Poznaniu.

3. Przyczyna incydentu lotniczego:

Przyczyny wystąpienia zjawiska nie ustalono, załoga prawidłowo zareagowała na komunikaty sytemu. Do momentu rozpoczęcia rozbiegu nie było żadnych wskazań związanych z błędną konfiguracją do startu. Przypuszczać jedynie można, że przy braku wcześniejszych ostrzeżeń, fakt zwiększenia ciągu i rozpoczęcia rozbiegu mógł krótkotrwale spowodować inicjację ostrzeżenia w jednym z układów. Ponowne ustawienie wszystkich organów sterowania do pozycji wyjściowej, a następnie startowej upewniło załogę o prawidłowości konfiguracji do startu.

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