

Warszawa, dnia 3 lutego 2017 r.

Poz. 86

**KOMUNIKAT NR 83
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 1 lutego 2017 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 396/2016

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 16 marca 2016 r. na samolocie Boeing 787-800, klasyfikując do kategorii:

"Czynnik techniczny"

w grupie przyczynowej: "T12 – Inne"

oraz

"Czynnik organizacyjny"

w grupie przyczynowej: "O10 – Obsługa techniczna".

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 zniżania na wysokości FL140 na wskaźniku pojawił się komunikat „ME SURGE”. Załoga wykonała czynności zgodnie z odpowiednią listą kontrolną, co spowodowało zniknięcie komunikatu. Podczas podejścia i lądowania kontrolowano parametry silników i zaobserwowano na prostej fluktuację mocy prawego silnika. Po lądowaniu informację o usterce przekazano mechanikowi obsługi naziemnej i wpisano do pokładowego dziennika. Błędne wskazania „ENGINE SURGE” spowodowane są gromadzeniem wilgoci w przewodzie P26 30, która pomimo zastosowanych odstożników wilgoci przedostaje się do EEC (Electronic Engine Controls), co generuje błąd "P30 CROSS CHECK FAULT". Przeprowadzono odsysanie wilgoci z instalacji, podczas której usunięto 30 ml wody z przewodu P30 oraz 3 ml z przewodu P26. Wymieniono elastyczny wężyk P30 (P/N AE and I 11391-63) oraz wykonano czynności zgodnie z dokumentem FIM DMCB787-A-R73-20-F1-K9A-421A-A, podczas których nie stwierdzono niesprawności. Samolot został dopuszczony do eksploatacji bez ograniczeń.

3. Przyczyna incydentu lotniczego:

Zebranie się wody w przewodach P30 i P26, co spowodowało wygenerowanie błędnego komunikatu „ENGINE SURGE”.

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.

wz. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Wiceprezes ds. Standardów Lotniczych

Maciej Kozłowski