



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

Dot. zdarzenia nr: 19/03

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący Komisji:	dr inż. Maciej Lasek
Sekretarz Komisji:	mgr Agata Kaczyńska
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	dr inż. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	mgr inż. Piotr Lipiec
Członek Komisji:	dr n. med. Jacek Rożyński
Członek Komisji:	mgr inż. Ryszard Rutkowski
Członek Komisji:	mgr inż. Waldemar Targalski
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski

Po rozpatrzeniu w dniu 16 maja 2012 r. przedstawionych przez EuroLOT S.A. wyników przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego samolotu ATR 72-202, SP-LFC, który wydarzył się w dniu 23 kwietnia 2003 r. w trakcie lotu na trasie Rzeszów-Jasionka (EPRZ) - Warszawa-Okęcie (EPWA), **działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.)**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjmuje ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i uznaje, iż:

Przebieg i okoliczności incydentu:

Tuż przed zniżaniem na lotnisko Warszawa-Okęcie, po wykonaniu check listy „Before descent” pojawiła się sygnalizacja „Engine oil low pressure” – local alert i załoga zaobserwowała spadek ciśnienia oleju w silniku nr 1. Pilot lecący – kapitan – wywołał abnormal check list „Engine oil low pressure”. W tym czasie sygnalizacja zgasła i parametry silnika wróciły do normy, a następnie po kilku sekundach usterka znowu pojawiła się i ustąpiła. Gdy usterka pojawiła się po raz trzeci załoga wyłączyła silnik nr 1 i wykonała check list „Engine oil low pressure” wariant „CAP and local alert”. Kapitan zgłosił do ATC lądowanie na jednym silniku i poprosił o wektorowanie na jednym silniku do pasa 33 oraz lądowanie w asyście. Podejście do lądowania i lądowanie odbyły się bez problemów.

Przyczyną incydentu była usterka nadajnika ciśnienia oleju.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych akceptuje następujące **zastosowane środki profilaktyczne**:

1. Powiadomiono producenta samolotu, który uznał usterkę jako eksploatacyjną, nie wymagającą szczególnych działań;
2. Zalecono do Działu Szkolenia zaplanowanie podczas najbliższych sesji recurentowych dla wszystkich załóg EuroLOT treningu na symulatorze usterki „Engine oil low pressure” – wszystkie warianty;
3. Przekazano informację Szefowi Pilotów o nieprawidłowościach popełnionych przez załogę przy wykonywaniu check listy „Engine oil low pressure”;
4. Przekazano informację o zaistniałym incydencie, jego przebiegu, przyczynie i ustaleniach Komisji wszystkim załogom EuroLOT-u.

Podpisy Komisji

Przewodniczący Komisji: Maciej Lasek

podpis na oryginale

Sekretarz Komisji: Agata Kaczyńska

podpis na oryginale

Członek Komisji: Michał Cichoń

podpis na oryginale

Członek Komisji: Dariusz Frątczak

podpis na oryginale

Członek Komisji: Piotr Lipiec

podpis na oryginale

Członek Komisji: Jacek Rożyński

podpis na oryginale

Członek Komisji: Ryszard Rutkowski

podpis na oryginale

Członek Komisji: Waldemar Targalski

podpis na oryginale

Członek Komisji: Stanisław Żurkowski

podpis na oryginale