



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

Dot. zdarzenia nr: 342/10

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia:	dr inż. Maciej Lasek
Zastępca Przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Jacek Jaworski
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	dr inż. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych
Członek Komisji:	mgr Wiesław Jedynak
Członek Komisji:	mgr inż. Robert Ochwat

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 26 października 2012 r. okoliczności zdarzenia lotniczego z udziałem samolotu ATR 72-200, które wydarzyło się w dniu 29 kwietnia 2010 r., **działając w oparciu o art. 5 ust. 3 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała informacje przekazane przez użytkownika za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W czasie lotu załoga zgłosiła wystąpienie kolejno szeregu usterek następujących systemów: SYMBOL GENERATOR UNIT, radiowysokościomierz, STICK PUSHER/SHAKER, sygnalizacja nadmiernej wysokości ciśnieniowej i FTL CTL. Kapitan zgłosił sytuację EMERGENCY. Lądowanie na lotnisku docelowym odbyło się w asyście służb ratowniczych. Status awaryjny został odwołany po lądowaniu i opuszczeniu drogi startowej przez samolot. W wyniku lądowania nikt nie odniósł obrażeń. Samolot przekazano służbom technicznym.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Przyczynami zdarzenia były:

- 1) usterka radiowysokościomierza, która powodowała błędne skazania systemów EGPWS i TCAS – wymieniono antenę i blok radiowysokościomierza;
- 2) usterka czujnika WOW (Weight On Wheels), która spowodowała sygnalizację usterki Stick Pushera oraz wskazań ciśnienia kabinowego – wymieniono czujnik WOW oraz naprawiono wiązkę przewodów elektrycznych prowadzących do czujnika.

Podjęte przez użytkownika działania profilaktyczne:

- 1) W cyklu szkoleń odświeżających przeprowadzono zajęcia obejmujące tematy:
 - a) Sytuacje awaryjne. W jakich sytuacjach zgłasza się oraz kiedy odwołuje sytuację awaryjną.

- b) Jaki wpływ ma usterka jednego urządzenia na inne (np. podczas usterki radiowysokościomierza, jakich innych usterek można się spodziewać, EGPWS, TCAS).
 - c) Prawidłowej interpretacji usterek oraz dokładnego wykonywania list kontrolnych
- 2) Przygotowanie w ramach szkolenia okresowego na symulatorze sesji LOFT, w której pojawia się więcej niż jedna usterka, przy założeniu, że nie są one krytyczne dla lotu (np. kolejne usterki odbiorników nawigacyjnych, systemu instalacji ciśnieniowej itp.). Wykonanie symulacji usterki systemu automatycznej regulacji ciśnienia kabinowego (Auto Pressure Panel), szczególnie dotyczącej nadmiernej wysokości kabinowej.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Nadzorujący badanie

dr inż. Maciej Lasek: *podpis na oryginale*