



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY  
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 996/10

## UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia,

- Z-ca przewodniczącego Komisji: dr inż. Maciej LASEK  
Członek Komisji: dr inż. Dariusz FRĄTCZAK  
Członek Komisji: mgr inż. Jacek JAWORSKI  
Członek Komisji: mgr inż. Jerzy KĘDZIERSKI  
Członek Komisji: mgr Tomasz KUCHCIŃSKI  
Członek Komisji: mgr inż. Piotr LIPIEC  
Członek Komisji: dr n. med. Jacek ROŻYŃSKI  
Członek Komisji: mgr inż. Ryszard RUTKOWSKI  
Członek Komisji: dr inż. Stanisław ŻURKOWSKI

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 6 lipca 2011 r., przedstawionych przez zespół badający zdarzenie Samodzielnego Publicznego Zakładu Opieki Zdrowotnej Lotniczego Pogotowia Ratunkowego wyników przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego samolotu P180 Avanti II o znakach rozpoznawczych SP-MXI, który wydarzył się w dniu 3 września 2010 r. w trakcie przelotu z lotniska Wrocław/Strachowice (EPWR) na lotnisko Chopina w Warszawie (EPWA), działając **na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.)**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjmuje ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i uznaje, iż:

**Przyczyną incydentu było:**

**Zatarcie zewnętrznego łożyska głównego napędu zewnętrznego prawej kłapy zewnętrznej. Prawdopodobną przyczyną zatarcia łożyska było uszkodzenie uszczelnienia i utrata smaru. Sytuacja taka spowodowała niesymetryczne położenie kłap po chowaniu po starcie i ograniczyła wychylenia prawej lotki w dół.**

**Załoga, wykonująca w tym locie transport sanitarny, zdecydowała się kontynuować lot na zaplanowane lotnisko docelowe.**

A także akceptuje następujące **zastosowane środki profilaktyczne:**

- 1) Weryfikacja pozostałych napędów kłap na obu samolotach P180 Avanti Użytkownika,
- 2) Wprowadzenie zapisu do „Programu obsługi technicznej samolotu” o sprawdzaniu wszystkich napędów kłap co 300 +/- 30 godzin lotu,
- 3) Wprowadzenie w najbliższych szkoleniach okresowych tematyki związanej z:
  - zasadami postępowania w przypadku pojawienia się sygnalizacji niesymetrycznego położenia kłap (FLAP SYNC),

- informowaniem Kontroli Ruchu Lotniczego (ATC – Air Traffic Control) o zagrożeniu występującym na pokładzie samolotu,

4) Przeprowadzenie szkolenia z załogą wykonującą ten lot na temat postępowania w sytuacjach awaryjnych,

5) Omówienie zdarzenia z całym stanem osobowym Samolotowego Zespołu Transportowego.

Podpisy Komisji:

Maciej LASEK: *Podpis nieczytelny*

Dariusz FRĄTCZAK: *Podpis nieczytelny*

Jacek JAWORSKI: *Podpis nieczytelny*

Jerzy KĘDZIERSKI: *Podpis nieczytelny*

Tomasz KUCHCIŃSKI: *Podpis nieczytelny*

Piotr LIPIEC: *Podpis nieczytelny*

Jacek ROŻYŃSKI: *Podpis nieczytelny*

Ryszard RUTKOWSKI: *Podpis nieczytelny*

Stanisław ŻURKOWSKI: *Podpis nieczytelny*