



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

Dot. zdarzenia nr: 769/12

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia,
Z-ca przewodniczącego Komisji: mgr inż. Jacek JAWORSKI
Przewodniczący Komisji: dr inż. Maciej LASEK
Sekretarz Komisji: mgr Agata KACZYŃSKA
Członek Komisji: mgr inż. Bogdan FYDRYCH
Członek Komisji: mgr Wiesław JEDYNAK
Członek Komisji: mgr Tomasz KUHCZIŃSKI
Członek Komisji: mgr inż. Edward ŁOJEK

W dniu 13 grudnia 2012 roku, podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez Użytkownika wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego samolotu Vulcanair P68 Observer 2, które wydarzyło się w dniu 7 lipca 2012 roku w trakcie lotu po minięciu miejscowości Kolbuszowa. 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 dostarczone informacje za wystarczające i podjęła decyzję o zakończenia badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu zdarzenia planowano przeprowadzenie skanowania powierzchni zurbanizowanej Częstochowy. Po starcie z lotniska Rzeszów-Jasionka (EPRZ), po ok. 8 minutach lotu, na panelu ostrzegawczym EC100 pojawiło się ostrzeżenie o niskim ciśnieniu prawego silnika, a wartość ciśnienia na wyświetlaczu systemu VM1000 wynosiła 0. W takiej sytuacji pilot zawrócił w kierunku lotniska startu jednocześnie informując służbę kontroli ruchu lotniczego o zaistniałej sytuacji. W trakcie dolotu nie zaobserwowano żadnych innych parametrów odbiegających od normy. Lądowanie odbyło się bez problemów.

Załoga samolotu kilkakrotnie przekazywała informacje o opadających z sufitu samolotu niewielkich ilości wody po opadach, kiedy samolot nie był hangarowany.

Przyczyna incydentu lotniczego:

zanik sygnału podawanego z czujnika ciśnienia oleju do modułu Data Processing Unit spowodowany zanieczyszczeniem złącza sygnałowego; zanieczyszczenie złącza spowodowane zostało przez osady powstałe w środowisku o podwyższonej wilgotności.

Działania podjęte przez Użytkownika:

- 1) Organizacja CAMO: umieścić w Programie Obsługi Technicznej wymóg kontrolowania i czyszczenia złączy sygnałowych modułu DPU (Data Processing Unit, przetwornik sygnałów) nie rzadziej, niż co 100 godzin.
- 2) Użytkownik: wyposażyć samolot w pokrowiec zabezpieczający istotne części płatowca przed opadami atmosferycznymi.
- 3) Organizacja obsługowa: dokonać szczegółowych oględzin płatowca, a zwłaszcza uszczelnień zamontowanych anten i czujników.
- 4) Załogi: w przypadku pozostawienia samolotu poza hangarem zabezpieczyć go przeciwko niepożądanym skutkom działania czynników atmosferycznych.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Nadzorujący badanie:

mgr inż. Jacek Jaworski *podpis na oryginale*