



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

Dot. zdarzenia nr: 152/09

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Z-ca Przewodniczącego Komisji, przew. posiedzenia.....	PUSSAK Andrzej
Z-ca Przewodniczącego Komisji.....	JAWORSKI Jacek
Członek Komisji.....	FRĄTCZAK Dariusz
Członek Komisji.....	LIPIEC Piotr
Członek Komisji.....	ŁOJEK Edward
Członek Komisji.....	MAKOWSKI Tomasz

W dniu 30 października 2013 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała. okoliczności zdarzenia samolotu ATR-42-500, które miało miejsce 24 marca 2009 r. podczas przelotu. 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 podjęła decyzję o zakończeniu badania na podstawie informacji zawartych w zgłoszeniach zdarzenia i dodatkowych wyjaśnieniach Użytkownika.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas lotu na trasie Warszawa-Wrocław-Warszawa, w warunkach oblodzenia, w trakcie holdingu nad radiolatarnią VOR DME Karnice na poziomie 160 stwierdzono awarię systemu odladzania krawędzi natarcia skrzydeł. Do tej chwili lot odbywał się na poziomie 250 z niesprawnym autopilotem na podstawie MEL 22-18-1, a załoga była poinformowana przez ATC o silnych opadach śniegu w Warszawie oraz o możliwych opóźnieniach i zredukowała prędkość do 160 kts. W około 2 minuty po włączeniu systemu przeciwołodziennego pojawiła się sygnalizacja DE-ICE FRAME FAULT, której konsekwencją jest konieczność opuszczenia strefy występowania oblodzenia. Załoga zadeklarowała sytuację awaryjną i zgłosiła pierwszeństwo do lądowania, a służby ATC nakazały opuszczenie strefy oczekiwania i zniżania. Po analizie sytuacji meteorologicznej oraz kilkakrotnych nieudanych próbach przywrócenia systemu przeciwołodziennego do działania kapitan zdecydował się lądować na lotnisku zapasowym (Kraków-Balice); w trakcie przelotu na to lotnisko nie napotkano warunków oblodzenia. Po wylądowaniu samolot przekazano służbom technicznym. Wykonany został test systemu przeciwołodziennego zgodnie z AMM 30-11-00 CPT 160 przy pracujących silnikach. Objawy usterki nie wystąpiły, test przeszedł pomyślnie. Następnego dnia wykonano

test w locie, również z pozytywnym wynikiem. Usterka nie wystąpiła również w następnych lotach.

Przyczyny zdarzenia nie udało się ustalić.

Działania profilaktyczne podjęte przez Użytkownika:

Postanowiono nie dopuszczać do lotu samolotów z niesprawnym autopilotem na lotniska o większej gęstości ruchu lub gdy przewidywane są zjawiska pogodowe takie jak oblodzenie, mgła. Sytuacje takie powodują spiętrzenie czynności dla pilota nielecącego (pilot lecący jest cały czas zajęty prowadzeniem samolotu i nie zawsze ma możliwość nawigowania).

Komisja nie formułuje zaleceń dotyczących bezpieczeństwa lotniczego.

Nadzorujący badanie

inż. Tomasz Makowski *podpis na oryginale*