



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

Dot. zdarzenia nr: 1604/12

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia

Przewodniczący Komisji: dr inż. pil. Maciej Lasek

Z-ca Przewodniczącego Komisji: mgr inż. Jacek Jaworski

Członek Komisji: dr inż. pil. Dariusz Frątczak

Członek Komisji: mgr inż. Piotr Lipiec

Członek Komisji: mgr inż. Edward Łojek

Członek Komisji: dr inż. Stanisław Żurkowski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 23 stycznia 2013 r., okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu Piaggio P180 Avanti, które wydarzyło się w dniu 3 grudnia 2012 r. na lotnisku EPWA, 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 przyjęła ustalenia użytkownika i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Po starcie z lotniska EPWA w fazie wznoszenia, w trakcie wykonywania zakrętu na punkt „GRUDA” pojawiła się na panelu „EFIS” (Electronic Flight Instrument System) sygnalizacja „ROLL” oraz zaświeciła się lampka „COMPAR”. Dowódca samolotu przerwał wykonywanie zadania i poinformował kontrolera ATC Warszawa o zaistniałej sytuacji. Załoga samolotu dokonała porównania wskazań trzech sztucznych horyzontów i stwierdziła, że lewy sztuczny horyzont „EADI” (Electronic Attitude Direction Indicator) nie ma prawidłowych wskazań. Postępując zgodnie z listą kontrolną zawartą w Instrukcji Użytkownika w Locie załoga użyła przycisku „EFIS MASTER RESET” znajdującego się na „EFIS PANEL”, a następnie przestawiła przełącznik z pozycji „NORM” w „ATT-XSIDE”, co umożliwiło pobieranie danych z prawidłowo działającego prawego sztucznego horyzontu do lewego. Powrót i lądowanie na lotnisku EPWA odbyło się bez następstw. Samolot został zawieszony w eksploatacji i przekazany do SOT. Personel techniczny dokonał zamiany miejscami „EADI”. Wybudowano lewy „EADI”, S/N 1063 i w jego miejsce zabudowano prawy „EADI”, S/N 1311 oraz osuszono i przemyto złącza. Ponadto, zgodnie z AMM 34-23-00, rev. E3 przeprowadzono test operacyjny „EFIS” - bez uwag. Samolot został dopuszczony do dalszej eksploatacji.

Prawdopodobną przyczyną błędnych wskazań lewego „EADI”, był brak prawidłowego styku, spowodowany zawilgoceniem złącza pomiędzy „Primary Vertical Gyro” (lewy komplet), a „Multifunction Display Processor Unit”.

Działania podjęte przez użytkownika: zapoznanie z okolicznościami zdarzenia personelu operacyjnego Zakładu.

Nadzorujący badanie

dr inż. pil. Dariusz Frątczak *podpis na oryginale*