



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 1710/13

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia,	
Przewodniczący Komisji:	dr inż. pil. Maciej Lasek
Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. pil. Andrzej Pussak
Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Jacek Jaworski
Członek Komisji:	dr inż. pil. Michał Cichoń
Członek Komisji:	dr inż. pil. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	mgr inż. pil. Bogdan Fydrych
Członek Komisji:	mgr inż. pil. Jerzy Kędziński
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	lic. Robert Ochwat
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 05 lutego 2014 r., okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu PIAGGIO P 180 Avanti I, które wydarzyło się w dniu 24 października 2013 r., podczas wznoszenia po starcie na lotnisku EPWR, 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 zawarte w raporcie o zdarzeniu za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Załoga Samolotowego Zespołu Transportowego wykonywała transport ratowniczy na odcinku EPWR-EPWA. Po starcie w trakcie wznoszenia w warunkach IMC, na wysokości około 500 stóp na głównym panelu ostrzeżeń wyświetliła się przestroga R FIRE, jednocześnie podświetlony został przycisk R ENG FIRE EXT wraz z przyciskiem Master WRN. Załoga zgodnie z obowiązującymi listami kontrolnymi, zabezpieczyła silnik poprzez jego wyłączenie i użyła butli przeciwpożarowej zabudowanej na silniku. Po jej użyciu przestroga R FIRE oraz przycisk R ENG FIRE EXT nadal były podświetlone wskazując na istnienie pożaru. Załoga przekazała komunikat MAYDAY oraz zgłosiła potrzebę lądowania we Wrocławiu, informując jednocześnie o konieczności asysty medycznej oraz straży pożarnej. Podejście do lądowania i lądowanie z wyłączonym prawym silnikiem przebiegło bez zakłóceń. Po zatrzymaniu samolotu przeprowadzono na drodze startowej, ewakuację z samolotu pacjenta i załogi. Obecna przy ewakuacji lotniskowa straż pożarna nie

stwierdziła oznak pożaru. Po zakończeniu akcji ratowniczej została podjęta decyzja o przełożeniu samolotu na miejsce postojowe. Po włączeniu zasilania przestroga o pożarze prawego silnika dalej sygnalizowała występowanie pożaru. Kołowanie odbyło się z włączonym lewym zespołem napędowym w asyście lotniskowej straży pożarnej. Po ośmiu godzinach od zdarzenia dokonano oględzin silnika.

Prawdopodobną przyczyną incydentu lotniczego była:

Usterka złącza elektrycznego znajdującego się na końcu pętli pożarowej, w wyniku nagromadzenia wilgoci. Powyższa usterka mogła doprowadzić do nieprawidłowego działania sygnalizacji pożaru, poprzez włączenie przestrogi, która sygnalizowała pożar, pomimo braku potwierdzenia jego występowania.

Działania podjęte przez użytkownika:

Ze zdarzeniem zapoznać personel operacyjny Samolotowego Zespołu Transportowego, zwracając szczególną uwagę na zasady ewakuacji pacjenta po zatrzymaniu samolotu na drodze startowej, w przypadku zaistnienia takich zdarzeń lotniczych.

Propozycje zmian systemowych:

Opracować i wprowadzić do programu obsługi technicznej samolotów Piaggio P180 Avanti metody sprawdzania pętli pożarowej na okoliczność prawidłowej sygnalizacji pożaru lub jego braku.

Wykonać zalecany biuletyn serwisowy nr 80-0288, zmiana 1 z 01 października 2013 roku dotyczący zabezpieczenia przed wilgocią połączenia elektrycznego pętli pożarowej z instalacją elektryczną.

Dokonać weryfikacji zasadności wykonywania zalecanych biuletynów serwisowych dotyczących samolotu Piaggio P180 Avanti I w zależności od instalacji, z uwzględnieniem posiadanych możliwości technicznych i zapewnienia bezpiecznej eksploatacji samolotu.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Nadzorujący badanie:

mgr inż. pil. Andrzej Pussak *podpis na oryginale*