MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 229/07

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Sekretarz Komisji, przew. posiedzenia……..	KACZYŃSKA Agata
Członek Komisji…….	CICHOŃ Michał
Członek Komisji…….	FRĄTCZAK Dariusz
Członek Komisji…….	FYDRYCH Bogdan
Członek Komisji…….	KĘDZIERSKI Jerzy
Członek Komisji…….	KUCHCIŃSKI Tomasz
Członek Komisji…….	MAKOWSKI Tomasz
Członek Komisji…….	RUTKOWSKI Ryszard
Członek Komisji…….	TARGALSKI Waldemar
Członek Komisji…….	ŻURKOWSKI Stanisław

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 16 marca 2011 r. przedstawionych przez EuroLOT SA wyników przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego samolotu ATR-42-500 znaki rozpoznawcze SP-EDC, które wydarzyło się w dniu 08 czerwca 2007 r. po starcie z lotniska Szczecin-Goleniów [EPSC], **działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.),** Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjmuje ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i uznaje, iż:

Przyczyną incydentu, polegającego na zasygnalizowaniu usterki „ADC FAULT", następnie zaniku wskazań przyrządów po stronie F/O oraz zasygnalizowaniu usterek „MODE SELECTOR FAULT" i „EXHAUST MODE FAULT", a także stwierdzeniu zachwiania parametrów pracy silników, co załoga zidentyfikowała jako usterkę „ENGINE STALL", było:

1. **W przypadku zasygnalizowanych usterek „ADC FAULT", zaniku wskazań przyrządów po stronie F/O oraz usterki „MODE SELECTOR FAULT" - podjęcie lotu z niesprawnym ADC2 (Air Data Computer F/O), która to niesprawność nie miała charakteru ciągłego, a jej powód nie został ustalony,**
2. **W przypadku zasygnalizowanej usterki „EXHAUST MODE FAULT" – niesprawność wentylatora wyciągowego (extraction fan) chłodzenia przedziału awioniki nieustalonego powodu,**
3. **W przypadku usterki „ENGINE STALL" - warunków dla jej faktycznego wystąpienia nie potwierdzono w trakcie badania zdarzenia i uznano, iż jej stwierdzenie wynikło z subiektywnego odczucia załogi,**
4. **Nie można wykluczyć, że przegrzanie przedziału awioniki wskutek defektu wentylatora wyciągowego (extraction fan) zapoczątkowało łańcuch nieprawidłowych sygnałów o usterkach opisanych powyżej.**

Komisja akceptuje następujące zastosowane przez EuroLOT SA środki profilaktyczne:

- **Wniosek do działu szkolenia EuroLOT o prezentację podczas sesji symulatorowych zachowania samolotu przy usterce „ENGINE STALL" (jeśli symulator to umożliwia),**
- **Powiadomienie załóg o zdarzeniu podczas szkoleń okresowych,**
- **Powiadomienie producenta o zdarzeniu,**
- **Poinformowanie wykonawcy obsługi technicznej o wynikach i wnioskach z badania incydentu.**

Komisja nie formułuje zaleceń profilaktycznych.

Podpisy Komisji

Sekretarz Komisji	KACZYŃSKA Agata	*Podpis nieczytelny*
Członek Komisji	CICHOŃ Michał	*Podpis nieczytelny*
Członek Komisji	FRĄTCZAK Dariusz	*Podpis nieczytelny*
Członek Komisji	FYDRYCH Bogdan	*Podpis nieczytelny*
Członek Komisji	KĘDZIERSKI Jerzy	*Podpis nieczytelny*
Członek Komisji	KUCHCIŃSKI Tomasz	*Podpis nieczytelny*
Członek Komisji	MAKOWSKI Tomasz	*Podpis nieczytelny*
Członek Komisji	RUTKOWSKI Ryszard	*Podpis nieczytelny*
Członek Komisji	TARGALSKI Waldemar	*Podpis nieczytelny*
Członek Komisji	ŻURKOWSKI Stanisław	*Podpis nieczytelny*