



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 969/09

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia,

Z-ca przewodniczącego Komisji: mgr inż. Andrzej PUSSAK

Członek Komisji: dr inż. Michał CICHON

Członek Komisji: mgr inż. Jacek JAWORSKI

Członek Komisji: mgr inż. Jerzy KĘDZIERSKI

Członek Komisji: mgr Tomasz KUCHCIŃSKI

Członek Komisji: dr n. med. Jacek ROŻYŃSKI

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 1 grudnia 2010 r., przedstawionych przez komisję badania zdarzenia lotniczego Samodzielnego Publicznego Zakładu Opieki Zdrowotnej Lotniczego Pogotowia Ratunkowego wyników przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego samolotu Piaggio P180 Avanti o znakach SP-MXH, który wydarzył się w dniu 12 listopada 2009 r. w trakcie lotu na trasie Warszawa-Okęcie (EPWA) – Szczecin-Goleniów (EPSC), **działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. 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 zablokowaniu manetki sterowania obrotami śmigła (ang. CL = Condition Lever) prawego silnika było przymarznięcie linki wewnętrznej do prowadnicy zewnętrznej kabla sterowania mocą silnika (tzw. arensa). Przymarznięcie zaistniało na końcu kabla od strony dźwigni regulatora paliwa na silniku (ang. FCU = Fuel Control Unit).

Okoliczności sprzyjające zaistnieniu incydentu:

1. Ujemna temperatura na poziomie przelotu.
2. Zalegająca w prowadnicy kabla wilgoć, jako pozostałość mycia silnika bez odpowiedniego zabezpieczenia.
3. Zgromadzone zanieczyszczenia na długości ok. 30 mm na końcu kabla od strony dźwigni regulatora paliwa powstałe w wyniku zużywania się szczotek prądorozrusznika zabudowanego w tym rejonie.

A także akceptuje następujące **zastosowane środki profilaktyczne:**

1. Wykonać sprawdzenie stanu technicznego oraz czystości końców obu kabli sterowania silnikiem (sterowanie mocą, Power Lever i sterowanie obrotami śmigła, Condition Lever) obu silników od strony dźwigni regulatora paliwa na silniku.
2. W trakcie wykonywania mycia silnika stosować dodatkowe zabezpieczenie przed możliwością przedostania się płynów do kabli sterowania.

3. W ramach najbliższych szkoleń uzupełniających (okresowych) dla personelu technicznego obsługującego samoloty Piaggio P180 Avanti przypomnieć ostrzeżenia i przestrogi zawarte w instrukcji Obsługi Technicznej (ang. AMM = Aircraft Maintenance Manual) w rozdz. 76.10.00 dotyczące zasad użytkowania i obsługi kabli sterowania.

Informacja:

Analogiczne do tu prezentowanego zdarzenia, zdarzenie zarejestrowane pod numerem 191/07 nastąpiło na innym egzemplarzu samolotu. Oba samoloty mają identyczną budowę fragmentu konstrukcji podlegającej badaniu.

Podpisy Komisji:

Andrzej PUSSAK: *podpis nieczytelny*

Michał CICHON: *podpis nieczytelny*

Jacek JAWORSKI: *podpis nieczytelny*

Jerzy KĘDZIERSKI: *podpis nieczytelny*

Tomasz KUCHCIŃSKI: *podpis nieczytelny*

Jacek ROŻYŃSKI: *podpis nieczytelny*