



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY  
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 619/10

## UCHWAŁA

**Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych** w składzie:

- Zastępca przew. PKBWL - prowadzący: mgr inż. pil. Andrzej Pussak  
Członek Komisji: dr inż. Michał Cichoń  
Członek Komisji: mgr Tomasz Kuchciński  
Członek Komisji: mgr inż. Piotr Lipiec  
Członek Komisji: mgr inż. Ryszard Rutkowski  
Członek Komisji: mgr inż. Bogdan Fydrych  
Członek Komisji: mgr inż. pil. Waldemar Targalski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 26 października 2011 roku, przedstawionych przez kierującego zespołem badawczym PKBWL wyników prowadzonego badania poważnego incydentu lotniczego dotyczącego uszkodzenia osłony radaru statku powietrznego F-100 o znakach rozpoznawczych D-AGPH, które miało miejsce w TMA Warszawa-Okęcie w dniu 1 lipca 2010 roku, **działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2006 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.)**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała badanie za zakończone i ustaliła, że:

**Prawdopodobną przyczyną poważnego incydentu lotniczego mogło być:**

**Oslabienie wytrzymałości struktury przekładkowej osłony radaru wskutek stopniowej (wraz z upływem czasu) degradacji materiału w strukturach epoksydowych kompozytów włókien szklanych oraz ich połączeń.**

**Prawdopodobną okolicznością sprzyjającą zaistnienia incydentu mogło być:**

Wcześniejsze kilkukrotne uderzenia ptaków w osłonę radaru tego samolotu w trakcie lotów, co mogło powodować progresywne osłabienia jej struktury. Przeglądy osłony radaru oraz drobne naprawy wykonane przez użytkownika samolotu nie doprowadziły jednak do wykrycia osłabienia konstrukcji oraz nie spowodowały utrzymania struktury kompozytu oraz jego zabezpieczenia przed wpływem czynników środowiskowych, pomimo wykonania ich zgodnie z zaleceniami producenta zawartymi w instrukcji obsługi technicznej (AMM-Aircraft Maintenance Manual).

## Zalecenia profilaktyczne

Komisja sformułowała pięć zaleceń profilaktycznych:

### Contact Air:

- W trakcie realizacji najbliższych szkoleń symulatorowych dla załóg lotniczych przeprowadzić trening uwzględniający podobny scenariusz dotyczący występowania sytuacji nienormalnych jak w locie SWR343T;
- Poinformować całość personelu latającego linii o zaistniałym zdarzeniu;
- Zweryfikować w firmie Contact Air sposób kontroli laminatowych powierzchni samolotów po zderzeniu z ptakiem.

### Producent/właściciel typu statku powietrznego:

- Zweryfikować procedurę przeglądu osłony radaru statku powietrznego po zaistnieniu zderzenia z ptakiem.

### EASA:

- Powiadomić o zdarzeniu wszystkich użytkowników samolotów typu F70/100.

### Podpisy Komisji:

mgr inż. pil. Andrzej Pussak:	<i>Podpis nieczytelny</i>
dr inż. Michał Cichoń:	<i>Podpis nieczytelny</i>
mgr Tomasz Kuchciński:	<i>Podpis nieczytelny</i>
mgr inż. Ryszard Rutkowski:	<i>Podpis nieczytelny</i>
mgr inż. Bogdan Fydrych:	<i>Podpis nieczytelny</i>
mgr inż. Piotr Lipiec	<i>Podpis nieczytelny</i>
mgr inż. pil. Waldemar Targalski:	<i>Podpis nieczytelny</i>