



**Dot. INCYDENT nr: 1375/14**

## **UCHWAŁA**

### **PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH**

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 20 sierpnia 2014 r., przedstawionych przez KBZL SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego z udziałem samolotu Piaggio 180 Avanti II, które wykryto w dniu 13 sierpnia 2014 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 uchylającego dyrektywę 94/56/WE<sup>1</sup>**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

#### **Informacje/raport o zdarzeniu**

##### **Przebieg i okoliczności zdarzenia:**

W dniu 13 sierpnia 2014 roku załoga dyżurna EMS w trakcie dolotu do lotniska EPWA wg standardowego dolotu AGAVA 3P nad punktem BEMRA wykonała holding zgodnie z instrukcją ATC. Dolot do holdingu, oczekiwanie oraz podejście odbywało się w silnym opadzie deszczu, lekkiej turbulencji w sąsiedztwie chmur burzowych z prędkościami od 200 KIAS do 160 KIAS w konfiguracji gładkiej. Czas przebywania samolotu w silnym opadzie deszczu wyniósł około 40 min. W trakcie oczekiwania, dalszego wektorowania do lądowania oraz samego podejścia zaobserwowano kilkakrotne, krótkotrwałe pojawienie się komunikatu IAS na monitorach PFD ( Pilot Primary Flight Display ) wraz z różnicami wskazań prędkości dochodzących do 12 KIAS pomiędzy lewym PFD, a prawym PFD i ESIS ( Elektronic Stand-by Instrument System ). Ze względu na turbulencję oraz pojawiające się komunikaty IAS nie było możliwości jednoznacznego określenia, który z prędkościomierzy działa poprawnie. Prędkość w trakcie podejścia przyjęto na podstawie wskazań GPS, DME, ustawień TRQ oraz wektora wiatru. Podejście końcowe VOR/DME do pasa 15 odbyło się w warunkach VMC. Lądowanie przebiegło normalnie. Samolot został zawieszony w eksploatacji i przekazany do stacji obsługi technicznej. W dniu 14 sierpnia 2014 roku podczas sprawdzenia, stwierdzono wodę w lewym i prawym układzie rurek Pitot. Wodę usunięto sprężonym powietrzem i wykonano sprawdzenie szczelności zgodnie z AMM 34-11-00/210. Samolot dopuszczono do eksploatacji.

<sup>1</sup> Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

**Przyczyny zdarzenia lotniczego:**

**Przyczyną pojawienia się różnicy wskazań prędkości na obu prędkościomierzach było pojawienie się wody w układach rurek Pitot.**

**Działania profilaktyczne** podjęte przez SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe:

Z zaistniałym zdarzeniem został zapoznany personel operacyjny i techniczny Samolotowego Zespołu Transportowego.

**Zalecenia profilaktyczne Komisji:**

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Podpis nadzorującego badanie

*podpis na oryginale*