



Dot. INCYDENTÓW nr: 1574/14,1712/14

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 25 września 2014 r., przedstawionych przez KBZL SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego z udziałem samolotu Piaggio 180 Avanti I, które wykryto w dniach 03 września 2014 r. i 21 września 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/WE¹**, 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 03 września 2014 roku w trakcie lotu próbnego kontrolnego, podczas rozbiegu samolotu na drodze startowej 33 na lotnisku EPWA, przy prędkości około 80 KIAS zgasła lampka sygnalizacji prawidłowej pracy systemu Autofeather lewego silnika (L AUTOFEATHER). Załoga przerwała start i zakołowała na stanowisko postojowe. Oblot po wymianie silnika wstrzymano i samolot skierowano na obsługę.

W dniu 21 września 2014 roku po starcie z lotniska Poznań-Ławica, na wysokości około 600 stóp, lampka lewego systemu Auto Feather zaczęła migać, po czym zgasła na około 30 sekund. Po przeczytaniu listy kontrolnej w sytuacjach awaryjnych dla tego samolotu i przeanalizowaniu problemu, załoga podjęła decyzję o kontynuowaniu lotu do EPWA. Zakładając, że system może nie działać poprawnie, przed lądowaniem załoga wykorzystała listę Landing With Autofeather System Inoperative. Podejście do lądowania na lotnisku Okęcie wykonano na podwyższonej prędkości i w konfiguracji zalecanej przez listę kontrolną czynności dla powyższej sytuacji. Lądowanie przebiegło bez żadnych następstw. Po zakołowaniu zawieszono samolot w eksploatacji. W trakcie diagnozowania usterki stwierdzono rozlutowanie przewodu pomiędzy PIN B2, a przełącznikiem K 53 wysokiego ciśnienia systemu Auto Feather wg AMM 71-00, rev FO. Po próbie samolot dopuszczono do eksploatacji.

¹ Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Przyczyną zdarzenia była przerwa w przepływie sygnału w systemie wysokiego ciśnienia układu Auto Feather lewego silnika.

Działania profilaktyczne podjęte przez SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe:

Zapoznać personel operacyjny Zakładu z zaistniałym zdarzeniem.

Zalecenia profilaktyczne Komisji:

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale

