



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

Dot. zdarzenia nr: 870/11

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

| | |
|------------------------------------|-----------------------------|
| Zastępca Przewodniczącego Komisji: | mgr inż. Andrzej Pussak |
| Zastępca Przewodniczącego Komisji: | mgr inż. Jacek Jaworski |
| Członek Komisji: | dr inż. Dariusz Frątczak |
| Członek Komisji: | mgr inż. Ryszard Rutkowski |
| Członek Komisji: | mgr inż. Piotr Lipiec |
| Członek Komisji: | mgr inż. Tomasz Makowski |
| Członek Komisji: | dr inż. Stanisław Żurkowski |

W dniu 18 grudnia 2012 r, podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez Operatora, wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego samolotu SAAB 340, które wydarzyło się w dniu 19 lipca 2011 r., podczas startu z LROP. 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 uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35)**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Opis okoliczności zdarzenia lotniczego:

W dniu 19.07.2011r załoga wykołowała na pas startowy 08R na lotnisku LROP z zamiarem wykonania lotu z ładunkiem cargo (DGR) po trasie LROP- LZIB. Rozbieg nastąpił o godzinie 6:06 Podczas rozbiegu zaobserwowano brak wskazań prędkościomierza znajdującego się po stronie F/O. Przy prędkości 70kts załoga podjęła decyzję o przerwaniu startu i zgłosiła ten fakt na częstotliwości TWR, po czym opuściła drogę startową i po otrzymaniu instrukcji przeokołowała na stanowisko postojowe. Samolot został przekazany mechanikowi, który w tym czasie wykonywał loty wraz z załogą samolotu. Zaznaczyć należy, że lot na lotnisko LROP, który miał miejsce poprzedniego dnia odbywał się w silnych opadach deszczu i w warunkach oblodzenia. Mechanik po dokonaniu przeglądu instalacji stwierdził obecność wody w odwadniaczach instalacji. Po sprawdzeniu instalacji i wykonaniu jej drenażu dopuścił samolot do lotu. Następnie załoga uruchomiła samolot i zgłosiła TWR gotowość do odlotu. Po zajęciu tej samej drogi startowej i rozpoczęciu rozbiegu załoga ponownie zaobserwowała brak wskazań prędkościomierza po stronie F/O; ponownie podjęła decyzję o przerwaniu startu i zawróciła na stanowisko postojowe. Samolot został ponownie przekazany mechanikowi, który po uzyskaniu dostępu do instalacji znów stwierdził obecność wody w odwadniaczach tej instalacji. Przy wsparciu działu techniki znajdującego się w bazie macierzystej zamówiono tester do instalacji i sprężony azot. Mechanik dokonał przedmuchania instalacji oraz wykonał testy instalacji i stwierdził znaczne odchyłki we wskazaniach tego prędkościomierza (różnice we wskazaniach pomiędzy prędkościomierzem „Stand by” a prawym ASL) i zakwalifikował go do wymiany.

Zamówiono i zabudowano nowy przyrząd. Po jego wymianie, mechanik Operatora dopuścił samolot do eksploatacji. Następnego dnia (20.07.2011r.) załoga zgłosiła się do lotu o 05:00 UTC i o godzinie 05:57 UTC rozpoczęła rozbieg na pasie 08R. Załoga znów stwierdziła błędne wskazania prędkościomierza F/O (działał, lecz wskazania były zaniżone w stosunku do lewego ASL oraz Stand-by). Ponownie przerwano start i zawrócono samolot na stanowisko postojowe. Po przekazaniu samolotu personelowi technicznemu, wykonaniu ponownego drenażu (ponownie stwierdzono obecność wody w odwadniaczach) i wykonaniu testu instalacji, samolot został dopuszczony do lotu. Podczas kolejnego rozbiegu który nastąpił o godzinie 07:21 wskazania prędkościomierza po stronie F/O były już poprawne, więc załoga podjęła decyzję o kontynuowaniu startu i dalszego lotu. Cały lot przebiegał bez zakłóceń. Samolot tego dnia wykonał bez zakłóceń jeszcze dalsze 3 loty, po których powrócił tego samego dnia do bazy macierzystej na lotnisko EPWR. W związku z zaistniałymi zdarzeniami dział techniczny korzystając z pobytu samolotu w bazie macierzystej w dniu 21.07.2011 dokonał przeglądu i sprawdzenia instalacji pneumatycznej prędkościomierza, jak również ponownego jej przedmuchiania nie stwierdzając w niej nieprawidłowości. Następnego dnia tj. 22.07.2011 samolot o godzinie 01:56 wykołował na lotnisku EPWR do kolejnego lotu na pusto w celu przebazowania. Rozbieg odbywał się w opadzie deszczu. Podczas tego rozbiegu załoga zauważyła nieprawidłowości we wskazaniach prawego prędkościomierza. Wskazywał on prędkość 40kts, podczas gdy pozostałe prędkościomierze wskazywały 70kt. Rozbieg przerwano i skołowano na płytę postojową przekazując jednocześnie samolot w ręce dyżurnego mechanika. Ten z kolei dokonał drenażu instalacji oraz jej przedmuchiania sprężonym azotem. Po jej zmontowaniu dopuścił samolot do lotu. Dalszy lot oraz kolejne odbywały się już bez zakłóceń. Zdemontowany w LROP prędkościomierz wysłano do producenta celem wykonania jego sprawdzenia. Jego testy wykazały rozkalibrowanie przyrządu i potrzebę naprawy. Brak jest w raporcie opisanych przyczyn rozkalibrowania, zatem nie można wykluczyć, że jego dekalibracja nie była wynikiem zawilgocenia przyrządu.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Przyczyną zdarzenia było znaczne zawodnienie instalacji doprowadzającej ciśnienia do prędkościomierza F/O. Przyczyny znacznego zawodnienia tej instalacji nie zostały jednoznacznie zidentyfikowane. Dodatkowo jako przyczynę stwierdzono rozkalibrowanie prędkościomierza. Jako prawdopodobną przyczynę należy wskazać możliwość niewłaściwego użycia ochroniacza rurki Pitota.

Zastosowane środki profilaktyczne:

1. Omówić zaistniałe zdarzenie podczas szkoleń okresowych mechaników i pilotów w organizacji Operatora.
2. Przeszkolić pilotów i mechaników w zabezpieczeniu rurek Pitota ochroniaczami nowego typu (z jednym otworem).

Komisja nie formułowała **zaleceń bezpieczeństwa lotów**.

Nadzorujący badanie:

mgr inż. Piotr Lipiec *podpis na oryginale*