

Warszawa, dnia 3 lutego 2017 r.

Poz. 95

**KOMUNIKAT NR 92
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 1 lutego 2017 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 2571/2015

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225) w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. **Incident lotniczy**, który wydarzył się w dniu 12 grudnia 2015 r. na samolocie Bombardier DHC-8-Q400, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik techniczny"
w grupie przyczynowej: "T4 – Układy sterowania".**

2. Opis okoliczności incydentu lotniczego:

Podczas rozbiegu, przy prędkości około 70kts, wystąpiła sygnalizacja ostrzegawcza *PUSHER SYSTEM FAIL*. Załoga przerwała start, zawróciła na stanowisko postojowe. Powiadomiono *MCC*. Samolot przekazano służbom technicznym. Złożono raport ASR.

3. Przyczyna incydentu lotniczego:

Przyczyną generowania błędnej sygnalizacji *PUSHER SYSTEM FAIL* było uszkodzenie wewnętrzne nadajnika kąta natarcia *AOA*.

4. Zalecenia profilaktyczne Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące bezpieczeństwa:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie wydała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Zastosowane środki profilaktyczne:

- 1) w dniu 22.11.2015 została wydana notatka niezawodnościowa opisująca problemy z *AOA*;
- 2) z przeprowadzonej analizy raportu niezawodności wynika, że głównym powodem generowania sygnalizacji *AOA1/AOA2 FAIL* jest uznane przez producenta, przedwczesne zużycie skrzydełka nadajnika kąta natarcia *AOA* spowodowane miejscowym przegrzaniem elementu w trakcie kołowania samolotu. W takim przypadku nadajnik *AOA* musi zostać wymieniony.

Komentarz Komisji Badania Zdarzeń Lotniczych:

Usterka powodująca sygnalizację *PUSHER SYSTEM FAIL* jest wywoływana m.in. poprzez sygnał wynikający z niewłaściwego (niejednakowego) położenia nadajników kąta natarcia *AOA*. Usterka tego typu występowała już na tym samolocie w dniu 25.10.2015 r.

wz. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Wiceprezes ds. Standardów Lotniczych

Maciej Kozłowski