

Warszawa, dnia 10 lutego 2017 r.

Poz. 125

**KOMUNIKAT NR 121
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 10 lutego 2017 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 240/2015

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 24 luty 2015 r. na samolocie BOMBARDIER DHC-8-400, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik techniczny"
w grupie przyczynowej: "T12 – Inne".**

2. Opis okoliczności incydentu lotniczego:

Skrócony opis zdarzenia powstał na podstawie raportu końcowego przesłanego przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Załoga wykonywała lot z Gdańska do Amsterdamu. Nad terytorium Niemiec, kilka sekund przed rozpoczęciem zniżania nastąpiła aktywacja sygnalizacji Master Caution spowodowana usterką generatora AC na silniku nr 2 (TOD w godzinie 8:11:28, aktywacja Master Caution 8:11:08, czas FDR). Załoga zidentyfikowała usterkę na panelu CW (Crew Warning Panel) jako aktywację sygnalizacji L AC BUS oraz dodatkowo sygnalizację L TRU (usterka Transfromer Rectifier Unit), PITOT HE AT 1 (ogrzewanie lewej rurki Pitota), ENG ADPT HEAT 1 (ogrzewanie wlotu powietrza do silnika) oraz PUSHER SYST FAIL (usterka systemu Stick Pusher). Wszystkie dodatkowe usterki były konsekwencją niesprawnej lewej szyny AC. Wykonano listę kontrolną „L AC BUS” (Caution Light) oraz wynikającą z niej listę „PUSHER SYST FAIL. Zgodnie z drugą listą wyłączono autopilota i kontynuowano lot manualnie. Po lądowaniu poinformowano MCC. Wyłączono samolot całkowicie z napięcia. Po ponownym włączeniu wykonano próbę silnika. Usterka generatora AC nie pojawiła się. Decyzją kapitana nastąpił powrót samolotu do Gdańska. Podczas lotu powrotnego do Gdańska na wysokości przelotowej sygnalizacja usterki lewej szyny AC również się aktywowała (ok. 40 minut przed lądowaniem). Wykonano listy kontrolne i kontynuowano lot do Gdańska. Lądowanie bez problemu. Samolot oddano służbom technicznym. Wykonano procedurę troubleshooting. Na jego podstawie stwierdzono usterkę przełącznika KI systemu elektryki prądu AC. Na podstawie karty 24-21-21 wykonano jego wymianę i po pozytywnie wykonanych próbach samolot wrócił na linię. Usterka nie powtórzyła się więcej.

3. Przyczyna incydentu lotniczego:

Przyczyną zdarzenia była usterka przełącznika systemu elektryki prądu AC.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

Obsługa techniczna wymieniła przełącznik KI systemu elektryki prądu AC.

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.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Samson