



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

Dot. zdarzenia nr: 1064/12

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący Komisji, przew. posiedzenia.....	LASEK Maciej
Z-ca Przewodniczącego Komisji.....	JAWORSKI Jacek
Członek Komisji.....	CICHON Michał
Członek Komisji.....	FRĄTCZAK Dariusz
Członek Komisji.....	MAKOWSKI Tomasz
Członek Komisji.....	RUTKOWSKI Ryszard

W dniu 27 marca 2013 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała. okoliczności zdarzenia samolotu ATR-42-500, które miało miejsce 25 sierpnia 2012 r. podczas przelotu. 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 podjęła decyzję o przyjęciu raportu końcowego Użytkownika i o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas wznoszenia po starcie na poziomie 100 jeden z pasażerów zgłosił personelowi pokładowemu odpadnięcie części od samolotu. Żadnych nieprawidłowości w locie nie stwierdzono, parametry pracy silników i ciśnienia w kabinie nie uległy zmianie. I oficer zauważył brak jednej z żaluzji chłodnicy oleju pod gondolą prawego silnika. Wobec prawidłowości wszystkich parametrów działania samolotu i jego systemów pokładowych kontynuowano lot do lotniska docelowego. Podczas zniżania na poziomie ok.100 załoga zauważyła wahania ciśnienia w kabinie. Podczas przeglądu po locie stwierdzono brak żaluzji chłodnicy oleju prawego silnika, uszkodzenie szyby ostatniego okna z prawej strony oraz rysę o długości ok.25 mm poniżej 16-go okna prawej burty. Utraconą żaluzję zastąpiono nową, uszkodzone okno wymieniono, sprawdzono strukturę kadłuba w rejonie uderzenia przez odpadającą żaluzję – nie stwierdzono obecności uszkodzeń.

Przyczyna zdarzenia:

Zmęczeniowe zniszczenie mocowania żaluzji osłony prawego silnika.

Działania profilaktyczne podjęte przez Użytkownika:

Poinformowanie załóg o zdarzeniu podczas corocznych zajęć recurrentowych.

Komisja formułuje następujące **zalecenie w zakresie bezpieczeństwa, do wykonania przez Użytkownika:**

Powiadomić o zdarzeniu Wytwórcę samolotu z podaniem liczby godzin użytkowania w locie tej części, która uległa zniszczeniu.

Nadzorujący badanie

inż. Tomasz Makowski *podpis na oryginale*