



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 273/14

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia, Przewodniczący Komisji:	dr inż. pil. Maciej Lasek
Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. pil. Andrzej Pussak
Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Jacek Jaworski
Sekretarz Komisji:	mgr Agata Kaczyńska
Członek Komisji:	dr inż. pil. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	mgr inż. pil. Bogdan Fydrych
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	mgr inż. Edward Łojek

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 12 marca 2014 r., okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu PIAGGIO P 180 Avanti II, które wydarzyło się w dniu 07 marca 2014 r., po starcie z lotniska EPKK, 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 uznała informacje zawarte w zgłoszeniu o zdarzeniu za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Po starcie z lotniska EPKK na wysokości 5000 ft zapaliła się lampka „DUCT TEMP” (sygnalizacja zbyt gorącego powietrza w układzie ogrzewania). Załoga przełączyła system kontroli temperatury z AUTO na MAN. Następnie oba pokręta zostały przytrzymane w pozycji LOW przez około 20 sek., jednak lampka nie zgasła. Pilot spróbowała wyłączyć naprzemiennie po jednym z przełączników Bleed Air (ogrzewanie ciepłym powietrzem), ale lampka dalej się paliła, a z tyłu samolotu zaczęło dopływać gorące powietrze. Lekarz zgłosił załodze, że w kabinie medycznej zrobiło się bardzo gorąco. W trakcie wykonywania czynności sprawdzających, załoga poprosiła kontrolę ruchu lotniczego o zgodę na pozostanie na poziomie 90. Zostały wyłączone oba przełączniki Bleed Air i załoga zgłosiła powrót na lotnisko startu. Po wyłączeniu przełączników ogrzewania lampka „DUCT TEMP” zgasła i powietrze w kabinie zaczęło się wychładzać. Lądowanie na lotnisku EPKK nastąpiło bez zakłóceń. Samolot został zawieszony w eksploatacji.

Przyczyną incydentu lotniczego był:

Uszkodzony zawór regulacji temperatury przepływu powietrza, który uniemożliwił regulację temperatury ogrzewania w samolocie.

Działania podjęte przez użytkownika:

Wymieniono zawór regulacji temperatury powietrza (temperature modulating valve) zgodnie z AMM 21-6-00 rev. B4.

Wykonano uruchomienie silników i wykonano test funkcjonalny układu ogrzewania, który przebiegł bez uwag. Samolot dopuszczono do dalszej eksploatacji.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Nadzorujący badanie:

mgr inż. pil. Andrzej Pussak *podpis na oryginale*