



**MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH**

Dot. zdarzenia nr 177/08

UCHWAŁA

Państwowej Komisja Badania Wypadków Lotniczych w składzie:

Przewodniczący posiedzenia:	dr inż. Maciej LASEK
Sekretarz:	mgr Agata KACZYŃSKA
Członkowie:	mgr inż. Michał CICHON
	mgr inż. Jacek JAWORSKI
	mgr inż. Jerzy KĘDZIERSKI
	mgr Tomasz KUCHCIŃSKI
	mgr inż. Ryszard RUTKOWSKI
	dr inż. Stanisław ŻURKOWSKI

Po rozpatrzeniu w dniu 18 marca 2009 r. przedstawionych przez Komisję Badania Incydentów Lotniczych firmy Air Italy Polska, wyników badania incydentu lotniczego samolotu Boeing 757 200, znak rozpoznawczy EI-IGC, który wydarzył się w dniu 18 kwietnia 2008 r. (spadek ciągu lewego silnika w 6 sekund po stracie), **działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2006 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.)**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjmuje ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i uznaje, iż:

Przyczyną incydentu lotniczego był:

defekt agregatu sterowania/dozowania paliwa (FCU) silnika nr 1 (lewego) spowodowany nie zamontowaniem zawlecзки zabezpieczającej układ sterowania agregatem (wewnątrz FCU) w procesie montażu u wytwórcy lub zakładzie naprawczym.

A także akceptuje następujące **zastosowane środki profilaktyczne**:

1. Niniejszy Raport Końcowy omawiać (wykorzystać) podczas szkoleń pilotów oraz w trakcie szkoleń okresowych w Air Italy Polska.
2. Air Italy Polska przekaże niniejszy Raport Końcowy do Air Italy S.p.A w celu wykorzystania jako informację o incydencie oraz jako materiał szkoleniowy dla całej Grupy Air Italy
3. **Akcje korekcyjne i profilaktyczne podjęte przez wytwórcę części zamiennych oraz przesłane do zastosowania w zakładach naprawczych:**
 - A. Skontrolować i dokonać weryfikacji procesu zawartego w Procedurach Zapewnienia Jakości wykorzystywanych przez cały personel techniczny.

- B. Zmodyfikować Procedury Operacyjne Zakładów Naprawczych w celu dookreślenia wymagań dotyczących weryfikacji komponentu FCU podczas napraw (po częściowym demontażu).
- C. Dodać pisemne instrukcje do testów końcowych dopuszczających agregat, nakazujące sprawdzenie prawidłowej instalacji zawleczki zabezpieczającej. Sprawdzenie będzie wykonywane podczas testu w czasie zakładania pokrywy kalibracyjnej. UWAGA: należy dokonać sprawdzenia obecności zawleczki zabezpieczającej we wszystkich elementach sterujących bez względu na to czy były demontowane czy nie.

Podpisy komisji

Przewodniczący posiedzenia:	dr inż. Maciej LASEK	<i>Podpis nieczytelny</i>
Sekretarz:	mgr Agata KACZYŃSKA	<i>Podpis nieczytelny</i>
Członkowie:	mgr inż. Michał CICHON	<i>Podpis nieczytelny</i>
	mgr inż. Jacek JAWORSKI	<i>Podpis nieczytelny</i>
	mgr inż. Jerzy KĘDZIERSKI	<i>Podpis nieczytelny</i>
	mgr Tomasz KUCHCIŃSKI	<i>Podpis nieczytelny</i>
	mgr inż. Ryszard RUTKOWSKI	<i>Podpis nieczytelny</i>
	dr inż. Stanisław ŻURKOWSKI	<i>Podpis nieczytelny</i>