



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY  
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 451/08 i 542/08

## UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

|  |                   |
|--|-------------------|
| Z-ca Przewodniczącego Komisji, przew. posiedzenia..... | LASEK Maciej      |
| Członek Komisji.....                                   | CICHON Michał     |
| Członek Komisji.....                                   | FRĄTCZAK Dariusz  |
| Członek Komisji.....                                   | KĘDZIERSKI Jerzy  |
| Członek Komisji.....                                   | KUCHCIŃSKI Tomasz |
| Członek Komisji.....                                   | MAKOWSKI Tomasz   |
| Członek Komisji.....                                   | ROŻYŃSKI Jacek    |

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 09 marca 2011 r. przedstawionych przez EuroLOT SA wyników przeprowadzonego badania zdarzeń lotniczych samolotu ATR-72-200 znaki rozpoznawcze SP-LFB, które wydarzyły się w dniach 12 lipca 2008 r. i 02 sierpnia 2008 r. po wylądowaniu na lotnisku, **działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.)**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjmuje ustalenia ww. podmiotu i uznaje iż:

**Najbardziej prawdopodobnymi przyczynami obu tych incydentów, polegających na rozłączeniu mechanizmu połączenia segmentów steru wysokości w układzie sterowania sterem wysokości (Pitch Uncoupling Mechanism - PUM) było:**

1. Wystąpienie zmęczeniowych mikropęknięć stożkowej części bolca w tym mechanizmie, spowodowane uszkodzeniem a następnie zniszczeniem kadmowej warstwy zabezpieczającej jego powierzchnie;
2. Dopuszczenie do powstania nadmiernych luzów w układzie sterowania sterem wysokości, które prowadziły do przekroczeń siły niezbędnej do aktywacji rozłączenia PUM;
3. Wadliwe wykonanie naprawy PUM, zakończonej w dniu 18 lutego 2008 r.

Okoliczności sprzyjające zdarzeniu:

1. Nie raportowanie przez załogi lotnicze i personel techniczny o wcześniejszych przypadkach występowaniu zjawiska rozłączania PUM (brak odpowiednich raportów ASR/GSR w roku 2008 z analogicznych zdarzeń, jakie miały miejsce na tym samym samolocie 10 kwietnia, 30 kwietnia i 18 maja 2008 r.), co utrudniło podjęcie dostatecznie wczesnych analiz i skutecznych działań profilaktyczno-zapobiegawczych,
2. Nie powiadamianie PKBWL o powtarzalnym występowaniu zjawiska rozłączenia PUM na samolocie SP-LFB przed zgłoszeniem zdarzeń 451/08 i 542/08.

PKBWL akceptuje działania profilaktyczne podjęte przez EuroLOT SA:

1. Powiadomienie załóg o zdarzeniu,
2. Wprowadzenie tematu raportowania zdarzeń i użycia druków ASR/GSR jako cyklicznego podczas szkoleń okresowych załóg lotniczych,
3. Monitorowanie samolotu SP-LFB na okoliczność dalszego występowania zdarzeń rozłączenia PUM, ze zleceniem, w razie ich zaistnienia, weryfikacji luzów, mikropęknięć, ochrony antykorozyjnej i zmęczeniowego zużycia części.
4. Powiadomienie zarządu EuroLOT SA, Działu Techniki oraz Działu Kontroli Jakości o wynikach badania zdarzenia.

PKBWL nie formułuje zaleceń profilaktycznych.

Podpisy komisji

|                               |                   |                           |
|-------------------------------|-------------------|---------------------------|
| Z-ca Przewodniczącego Komisji | LASEK Maciej      | <i>Podpis nieczytelny</i> |
| Członek Komisji               | CICHON Michał     | <i>Podpis nieczytelny</i> |
| Członek Komisji               | FRĄTCZAK Dariusz  | <i>Podpis nieczytelny</i> |
| Członek Komisji               | KĘDZIERSKI Jerzy  | <i>Podpis nieczytelny</i> |
| Członek Komisji               | KUCHCIŃSKI Tomasz | <i>Podpis nieczytelny</i> |
| Członek Komisji               | MAKOWSKI Tomasz   | <i>Podpis nieczytelny</i> |
| Członek Komisji               | ROŻYŃSKI Jacek    | <i>Podpis nieczytelny</i> |