



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Dot. zdarzenia nr: 535/11

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczącego Komisji, przew. posiedzenia.....	LASEK Maciej
Z-ca Przewodniczącego Komisji.....	PUSSAK Andrzej
Z-ca Przewodniczącego Komisji.....	JAWORSKI Jacek
Członek Komisji.....	FRĄTCZAK Dariusz
Członek Komisji.....	FYDRYCH Bogdan
Członek Komisji.....	KĘDZIERSKI Jerzy
Członek Komisji.....	ŁOJEK Edward
Członek Komisji.....	MAKOWSKI Tomasz

W dniu 23 kwietnia 2014 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała okoliczności zdarzeń samolotu ATR-72-200, które miały miejsce 30 i 31 maja 2011 r. podczas lądowań na lotniskach EPWA i EPSC. 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 zakończeniu badania na podstawie danych zawartych w zgłoszeniu zdarzenia i wyjaśnieniach dodatkowych nadesłanych przez Użytkownika.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Dnia 30.05.2011 podczas dobiegu z użyciem rewersu (przy wykorzystaniu 50% dostępnej dla rewersu mocy) po lądowaniu w EPWA, przy prędkości 60kt nastąpiło rozłączenie połówek steru wysokości. Sygnalizacje PITCH DISCONNECTED oraz MASTER WARNING pojawiły się przed zakończeniem dobiegu. Samolot po usprawnieniu dopuszczono do eksploatacji. W dniu następnym (31.05.2011) sytuacja powtórzyła się podczas lądowania w EPSC (brak raportu). Samolot powrócił do EPWA lotem technicznym z dopuszczeniem wg MEL 27-37-1 i został przekazany służbom technicznym, które w dniach 31.05-04.06.2011 dokonały jego naprawy, w ramach której wykonano połączenie sterów (JIC 27-31-42 REA 10000) i przeprowadzono demontaż mechanizmu oraz jego sprawdzanie wg podręcznika obsługowego TPE/675/11 (zgodnie z zaleceniami uchwał PKBWL 451/08 i 542/08). Stwierdzono korozję i luzy na łożyskach mechanizmu. Po naprawie samolot wrócił do eksploatacji.

Przyczyna zdarzenia:

Wadliwe działanie mechanizmu połączenia połówek steru wysokości wskutek zużycia.

Komisja nie formułuje zaleceń w zakresie bezpieczeństwa lotniczego.

Nadzorujący badanie

inż. Tomasz Makowski podpis na oryginale