

Warszawa, dnia 20 lutego 2017 r.

Poz. 241

**KOMUNIKAT NR 233  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 20 lutego 2017 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego nr 2501/2015**

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225) w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. **Incident lotniczy**, który wydarzył się w dniu 29 listopada 2015 r. na samolocie Bombardier DHC-8-Q400, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik ludzki"  
w grupie przyczynowej: "H4 – Błędy proceduralne".**

**2. Opis okoliczności incydentu lotniczego:**

Skrócony opis zdarzenia powstał na podstawie raportu końcowego przesłanego przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w dniu 28 czerwca 2016 r.

Lotnisko EPWA. W trakcie rozbiegu przy prędkości 70 kts pojawił się komunikat „PITCH TRIM”. Załoga przerwała start i powróciła na stanowisko postojowe. Zdarzenie jest czwartym przypadkiem przerwane go startu, z którego został napisany ASR. Trzy pierwsze miały miejsce w dniach 23.10 (dwa przypadki) oraz 24.10 (jeden przypadek). Po tych zdarzeniach został napisany artykuł w Biuletynie nr 7 oraz zostało wydane zalecenie dla instruktorów na zwrócenie uwagi ułożenia dłoni na wolancie podczas sesji symulatorowych oraz lotów na linii. Pilot leący (oficer) nie potwierdza użycia trymera w czasie startu, co może świadczyć o nieświadomym jego użyciu. Kapitan w czasie rozmowy również nie stwierdził nieprawidłowości. Sama reakcja załogi polegająca na przerwaniu startu była prawidłowa. Z przeprowadzonej analizy lotu wynika, że w momencie wystąpienia sygnalizacji wolant był wychylony w lewo, jednak piloci nie potwierdzają konieczności wykonania startu metodą wychylenia lotek „pod wiatr”. Tak samo jak w przypadku poprzednich zdarzeń dotyczących sygnalizacji „PITCH TRIM”, mechanicy wykonali przegląd samolotu oraz niezbędne czynności zgodnie z kartami zadaniowymi. Nie znaleziono żadnej usterki. Z komputera pokładowego odczytano kody błędów. Odkryto, że powodem było użycie jednej połówki przełącznika sterowania trymera steru wysokości na wolancie. Wykluczono techniczną usterkę ADC, FCECU lub siłownika samego trymera.

**3. Przyczyna incydentu lotniczego:**

Użycie jednej połówki przełącznika sterowania trymera steru wysokości na wolancie.

**4. Zalecenia profilaktyczne Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące bezpieczeństwa:**

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie wydała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

**Piotr Samson**