



MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 963/09

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący Komisji, przew. posiedzenia.....	PUSSAK Andrzej
Członek Komisji.....	CICHON Michał
Członek Komisji.....	FRĄTCZAK Dariusz
Członek Komisji.....	KĘDZIERSKI Jerzy
Członek Komisji.....	KUCHCIŃSKI Tomasz
Członek Komisji.....	MAKOWSKI Tomasz
Członek Komisji.....	ŻURKOWSKI Stanisław

W dniu 10 października 2012 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała okoliczności zdarzenia samolotu ATR-42-500, które miało miejsce 07 listopada 2009 r. podczas startu z lotniska Warszawa-Okęcie [EPWA]. 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.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Po zajęciu pasa startowego załoga podczas kontroli sterów przed startem stwierdziła niesymetryczne wychylenia steru kierunku. Start odwołano i samolot po zawróceniu na stanowisko przekazano służbom technicznym, które stwierdziły, iż tłumik steru kierunku (nr katalogowy FE188-005) jest rozregulowany – jego tłoczysko jest nadmiernie wykręcone i rozkontrowane. Prawdopodobną przyczyną było nieprawidłowe zamontowanie zabezpieczenia (nr katalogowy FE188-000-06) – skrzydełka zabezpieczenia zostały odgięte w obie strony, zamiast w jedną, co pozwalało na obrót tłoczyska i wykręcanie jego końcówki.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Przyczyną zdarzenia było nieprawidłowe zamontowanie zabezpieczenia (nr katalogowy FE188-000-06) – skrzydełka zabezpieczenia zostały odgięte w obie strony, zamiast w jedną, co pozwalało na obrót tłoczyska i wykręcanie jego końcówki. Okoliczności nieprawidłowego zamontowania części nie ustalono.

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Nadzorujący badanie

inż. Tomasz Makowski (*podpis na oryginale*)