



Dot. incydentu nr: 703/13 i 742/13

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 05 marca 2015 r. przedstawionych przez Użytkownika okoliczności zdarzeń lotniczych samolotu Bombardier DHC8 Q400, które miały miejsce 01 czerwca 2013 r. i 04 czerwca 2013 r. podczas lotu, 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 uchylającego dyrektywę 94/56/WE¹**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych podjęła decyzję o przyjęciu raportu końcowego Użytkownika i o zakończeniu badania.

Informacje/raport o zdarzeniu

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W przypadku zdarzenia 703/13 w dniu 01 czerwca 2013 r. załoga wykonywała rejs z Zagrzebia [LDZD] do Poznania [EPPO]. Po osiągnięciu wysokości przelotowej FL240 ok. godz. 15:10 UTC włączyła się na panelu Crew Warning sygnalizacja ELEV ASYM (niezgodność położenie obu połówek steru wysokości). Załoga wykonała odpowiednią listę kontrolną, zgodnie z którą wyłączony został autopilot a prędkość zmniejszona do 200 kts [IAS]. Lot kontynuowano manualnie, gdyż odbywał się w spokojnej atmosferze bez turbulencji i nie było problemu ze sterowaniem samolotem. Nie zgłoszono sytuacji awaryjnej. W zasięgu radiostacji służb operacyjnych EuroLOT SA nawiązano łączność, poinformowano o sytuacji i podjęta została decyzja o lądowaniu w Warszawie [EPWA]. Służby ATC poproszono o wektorowanie na dłuższą, niż normalnie prostą. O godz. 15:34 UTC ogłoszono stan niepewności. Po przyziemieniu o godz. 16:06 UTC sygnalizacja ELEV ASYM zanikła. Samolot przekazano służbom technicznym, które poddały go testom, jednak nie wykryły żadnych kodów błędów i samolot przekazano do eksploatacji.

W przypadku zdarzenia 742/13 w dniu 04 czerwca 2013 r. załoga wykonywała rejs z Warszawy [EPWA] do Gdańska [EPGD]. Po opuszczeniu wysokości lotu FL220 przy prędkości 240 kts o godz. 18:18 UTC pojawiła się znowu sygnalizacja usterki ELEV ASYM. Wykonano odpowiednią listę kontrolną. Po przyziemieniu sygnalizacja zanikła. O sytuacji

¹ Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

poinformowano MCC, wyłączono (zresetowano) awionikę samolotu, przeprowadzono wizualne jego sprawdzanie. Podczas lotu powrotnego do Warszawy usterka nie powtórzyła się.

W wyniku opisanych wyżej dwóch usterek zlecono dokonanie sprawdzenia samolotu wg dokumentu TASK 27-30-00-810-801 ELEVATOR ASSYMETRY (Caution) – Fault Isolation. Stwierdzono brak jakichkolwiek problemów. Samolot przekazano do eksploatacji. Problem nie powtórzył się ponownie.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Przyczyny (przyczyn) zdarzeń nie ustalono.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale