



Dot. incydentu nr: 363/15

## UCHWAŁA

### PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 25 marca 2015 r. przedstawionych przez Użytkownika informacji z badania zdarzenia lotniczego samolotu Cessna 182T, które miało miejsce 21 marca 2015 r. podczas startu z lotniska EPBC, 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/WE<sup>1</sup>**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych podjęła decyzję o zakończeniu badania na podstawie informacji zawartych w zgłoszeniu zdarzenia i dostarczonych przez Użytkownika.

#### Informacje/raport o zdarzeniu

##### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Po starcie na kierunku 28 z lotniska EPBC po ok. 2 minutach lotu pilot stwierdził zablokowanie trymera steru wysokości, o czym powiadomił Babice Informacja na częstotliwości 119.450 MHz, zgłaszając zamiar powrotu na lotnisko i lądowania. W trakcie lotu powrotnego trymer odblokował się i działał prawidłowo. Lądowanie przebiegło bez problemów. W wyniku przeglądu przeprowadzonego przez dział techniczny Użytkownika nie stwierdzono żadnych usterek i nieprawidłowości w funkcjonowaniu układu napędowego trymera steru wysokości samolotu. Po przeanalizowaniu sytuacji dział techniczny doszedł do wniosku, że najbardziej możliwą przyczyną zaistniałej sytuacji było to, że system Garmin 1000 (w jaki wyposażony jest samolot) po włączeniu dokonuje uzgodnienia danych wskazywanych z danymi odniesienia, co jest wymagane do zakończenia sekwencji testu przedlotowego układu autopilota i trymera elektrycznego, a cykl taki trwa ok.10 minut. W przypadku gdy samolot zacznie się poruszać przed zakończeniem sekwencji uzgadniania układu, może automatycznie zostać wyłączony autopilot i układ elektryczny trymera. W rozmowie z pilotem stwierdzono, że o tym wiedział, ale nie wykluczył, że przemieścił samolot w inne miejsce zaraz po uruchomieniu.

##### Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Najbardziej prawdopodobną przyczyną zdarzenia było nie odczekanie przez pilota na zakończenie sekwencji testu przedlotowego systemu Garmin 1000.

##### Działania profilaktyczne podjęte przez Użytkownika:

Uczulono instruktorów, aby podczas okresowych kontroli pilotażu jak i szkolenia na statkach powietrznych wyposażonych w system Garmin 1000 zwracali uwagę pilotom na prawidłową eksploatację systemu i wymagali od pilotów przestrzegania procedur wynikających z użytkowania systemu Garmin 1000.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Podpis nadzorującego badanie

*podpis na oryginale*

<sup>1</sup> Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35