



## Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

**INCYDENT 2020/0274**

**UCHWAŁA**

**z dnia 27 grudnia 2021 r.**

<b>Rodzaj, typ statku powietrznego:</b>	HAWKER 400XP
<b>Znaki rozpoznawcze SP:</b>	SP-TTA
<b>Data zdarzenia:</b>	22 stycznia 2020 r.
<b>Miejsce zdarzenia:</b>	Lot z LFLB do EGNT

Po rozpatrzeniu Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia przedstawionego przez użytkownika statku powietrznego, działając na podstawie art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz § 18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (z późn. zm.), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

### **1. Zdarzenie miało następujący przebieg:**

W dniu 22 stycznia 2020 r. około godziny 18:00 UTC załoga samolotu w składzie: dowódca (z licencją ATPL(A)) oraz drugi pilot (z licencją CPL(A) z uprawnieniami IR i ME), wykonywała lot komercyjny (CAT) z Chambery (LFLB) do Leeds/Bradford (EGNM) z 4 pasażerami na pokładzie. Lot odbywał się według przepisów IFR w warunkach VMC. W trakcie lotu lotnisko docelowe zostało zamienione na Newcastle International (EGNT).

Start, wznoszenie, zajęcie poziomego przelotowego i dalszy lot po trasie przebiegał bez uwag, załoga nie odnotowała żadnych problemów z obsługiwaniem się dźwigniami sterowania silnikami.

Tuż przed rozpoczęciem zniżania w trakcie kontroli parametrów i próby skorygowania prędkości lotu załoga stwierdziła, że nie można przesunąć lewej dźwigni sterowania silnikiem. Lewa dźwignia nie przemieszczała się w zadanym kierunku i pozostawała w położeniu 95% mocy.

Załoga poinformowała ATC o sytuacji na pokładzie samolotu, zgłosiła komunikat PAN PAN i poprosiła o wcześniejsze zniżanie, aby je realizować z mniejszym gradientem. W ten sposób załoga zapewniła kontrolę prędkości lotu tak, aby nie przekroczyć

żadnych ograniczeń. Po około 10 min lotu, na wysokości około FL150 załoga stwierdziła, że można korzystać z dźwigni sterowania silnikiem w pełnym zakresie. Załoga poinformowała ATC o anulowaniu komunikatu PAN PAN i kontynuowała lot na lotnisko docelowe, gdzie lądowanie odbyło się zgodnie z procedurą i bez następstw.

Załoga dodatkowo podała, że podczas startu w LFLB miał miejsce obfity opad deszczu. W jego wyniku w okolicach ciągnienia dźwigni sterowania silnikiem mogła pojawić się wilgoć i na poziomie przelotowym (FL400) przy niskiej temperaturze zewnętrznej (minus 63°C) mogło dojść do ich przymarznięcia / oblodzenia. Następnie w trakcie zniżania, gdy temperatura otoczenia wzrosła, cięgna odmarzły, można było poruszać dźwignią sterowania silnikiem w pełnym zakresie.

W trakcie analizy przyjęto, że warunki atmosferyczne mogły przyczynić się do zaistnienia zdarzenia.

Działania załogi oceniono jako prawidłowe. Jednoznaczna ocena okoliczności zdarzenia oraz określenie przyczyny zdarzenia jest trudne, ponieważ nie odnotowano wcześniej żadnych podobnych zdarzeń.

## **2. Przyczyną zdarzenia było:**

**Prawdopodobne przymarznięcie / oblodzenie i zablokowanie cięgna/ieł lewej dźwigni sterowania silnikiem spowodowane warunkami atmosferycznymi podczas startu, wznoszenia i lotu na poziomie przelotowym.**

## **3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:**

Nie określono

## **4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane przez podmiot badający:**

W ramach działań profilaktycznych omówiono zdarzenie z pilotami. Zwrócono uwagę na to, aby w każdej sytuacji zachować spokój, co ułatwi właściwą ocenę zdarzenia. Przypomniano zasady współpracy z ATC w sytuacjach awaryjnych oraz konieczność precyzyjnego opisanie zdarzenia. Ponieważ nie wykryto błędów systemowych związanych z zaistniałym zdarzeniem, nie sformułowano dodatkowych zaleceń.

## **5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

Nie określono.

**Nadzorujący badanie**

**Przewodniczący Komisji**