



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

Dot. zdarzenia nr: 1322/10

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia, Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Andrzej Pussak
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	dr inż. Dariusz Frączak
Członek Komisji:	mgr inż. Jerzy Kędzierski
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski

W dniu 24 października 2012 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez użytkownika okoliczności zdarzeń samolotu ATR 72-200, które wydarzyły się w dniu 2 grudnia 2010 r. po starcie z lotniska Warszawa-Okecie (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 zdarzeń:

W trakcie kołowania na lotnisku Warszawa-Okęcie (EPWA) po śliskiej i zaśnieżonej nawierzchni, nastąpiło gwałtowne, samoczynne zwiększenie obciążenia wału silnika nr 1 do wartości 161,5%, co spowodowało obrót samolotu o ok. 90°. Użycie hamulców do zatrzymania obrotu samolotu nie dało żadnych rezultatów więc załoga wyłączyła oba silniki poprzez przestawienie manetek Condition Lever do pozycji zamykającej dopływ paliwa (Fuel Shut-off).

Przyczyna incydentu lotniczego:

Przyczyną zdarzenia polegającego na samoczynnym zwiększeniu obciążenia wału silnika nr 1 do wartości 161,5% było wadliwe działanie podzespołu HMU (Hydro Mechanical Unit).

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu zdarzenia były warunki pogodowe panujące na lotnisku podczas nocnego postoju samolotu (padający śnieg, niska temperatura).

Zastosowane środki profilaktyczne:

1. O zaistniałym zdarzeniu poinformowano inne załogi w procesie prowadzonych wykładów okresowych oraz omówiono zapobieganie podobnym zdarzeniom.
2. W ramach przygotowywania teoretycznego przed sesją symulatorową omawiać z załogami postępowanie w przypadku usterki wzrostu obciążenia wału śmigła podczas obciążenia.
3. Wprowadzono obowiązek dokładnego sprawdzania samolotu podczas przeglądu przedlotowego, zwłaszcza po długim postoju samolotu w czasie intensywnych opadów śniegu. Podczas

przeгляdu powinny być dokładnie sprawdzane wloty silników, wszystkie wloty eksploatacyjne (np. wloty chłodzenia generatora prądu stałego po prawej stronie gondoli silnika), wloty powietrza do agregatów ciśnieniowych (tzw. Paczki) na obudowie osłony podwozia głównego.

4. Nakazano podczas dłuższych postojów zakładać osłony na wloty silnika.
5. Gdy samolot jest wystawiony na dłuższe działanie ujemnych temperatur i opadów śniegu zalecono wydłużenie postoju po uruchomieniu silników celem sprawdzenia poprawności parametrów silnikowych, pracy samego silnika oraz podgrzania oleju silnikowego.

Nadzorujący badanie

dr inż. Stanisław Żurkowski, Eur Ing *podpis na oryginale*