



Dot. incydentu nr: 759/12

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 22 stycznia 2015 r., przedstawionych przez użytkownika informacji o okolicznościach zdarzenia lotniczego samolotu DHC-8-400, które wydarzyło się w dniu 5 lipca 2012 r. w trakcie podejścia do lądowania na lotnisku EPRZ, 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/WE¹**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała informacje zawarte w zgłoszeniu za wystarczające i podjęła decyzję o zakończenia badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas podejścia do lądowania, na wysokości 1500 ft AAL pojawiła się sygnalizacja o niepracującym generatorze prądu zmiennego silnika nr 1: AC GEN 1. Manetki Power Levers były w pozycji Flight Idle; parametry silnika nr 2 były prawidłowe: obroty 850 RPM, obciążenie wału śmigła TRQ bliskie 0%, parametry silnika nr 1: obroty 550 RPM, obciążenie wału śmigła TRQ 38%, a następnie wahało się od 36 do 39%. Ponieważ oba silniki pracowały na małej mocy, więc nie było dużej asymetrii ciągu i załoga zdecydowała się kontynuować podejście. Na wysokości 870 ft manetki Condition Levers przestawiono do pozycji MAX. Załoga zdecydowała się lądować na maksymalnych obrotach i na wysokości 570 ft manetki Condition Levers przestawiono do pozycji CRZ (zdezaktywowano funkcję zredukowanego lądowania), a następnie do pozycji MAX bez włączania funkcji Reduced Landing co spowodowało, że obroty silnika nr 2 wzrosły do 1020 RPM, a obroty silnika nr pozostały 550 RPM. Nie zgłoszono sytuacji awaryjnej. Samolot wylądował bezpiecznie. Po zakończeniu dobiegu śmigło silnika nr 1 samoczynnie przestawiło się w chorągiewkę i nie dało się „rozfederować”.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Przyczyną zdarzenia był wadliwie działający Propeller Overspeed Governor.

Działania profilaktyczne podjęte przez użytkownika:

O zdarzeniu poinformowano załogi drogą mailową oraz w cyklu zajęć recurrentowych.

Sprawdzono, że usterka taka jest zapisana w instrukcjach producenta jako UNSCHEDULED PROPELLER FEATHERING.

Usterka ta jest trenowana podczas sesji symulatorowych we wszystkich fazach lotu.

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

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale

dr inż. Stanisław Żurkowski, Eur Ing