



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

| | | | | |
|---------------------------------------|--|----------------|---------------|--------------------|
| Numer ewidencyjny zdarzenia: | 1255/16 | | | |
| Rodzaj zdarzenia: | INCYDENT | | | |
| Data zdarzenia: | 10 czerwca 2016 r. | | | |
| Miejsce zdarzenia: | EPWA | | | |
| Rodzaj, typ statku powietrznego: | Samolot SAAB SF-340A | | | |
| Użytkownik / Operator SP: | SprintAir SA, ul.Ruchliwa 22, 02-182 Warszawa | | | |
| Dowódca SP: | Pilot zawodowy liniowy | | | |
| Liczba ofiar / rodzaj obrażeń: | <i>Śmiertelne</i> | <i>Poważne</i> | <i>Lekkie</i> | <i>Bez obrażeń</i> |
| | - | - | - | 2 |
| Nadzorujący badanie: | Tomasz Makowski | | | |
| Podmiot badający: | Użytkownik | | | |
| Skład zespołu badawczego: | Nie powoływano | | | |
| Forma dokumentu zawierającego wyniki: | Informacja o zdarzeniu | | | |
| Zalecenia: | NIE | | | |
| Adresat zaleceń: | NIE DOTYCZY | | | |
| Data zakończenia badania: | 09.12.2016 r. | | | |

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas końcowego podejścia do lądowania, o godz. 19:58 LMT, pojawiła się sygnalizacja „MASTER CAUTION”, wyłączył się autopilot i FMS, zgasły EFIS z prawej strony, zapaliły się lampki sygnalizacji awarii instalacji elektrycznej „R MAIN BUS” i „R ESS BUS”, wyłączyły się wskaźniki zasilane z prawej instalacji elektrycznej oraz nie działał wskaźnik położenia podwozia. Samolot znajdował się ok. 7,5NM przed progiem pasa 33. Kapitan zdecydował o przerwaniu podejścia i wykonaniu niskiego przelotu nad pasem 15/33 w celu potwierdzenia położenia podwozia. O godz. 20:00 LMT samolot wykonał niski przelot nad pasem 15/33, TWR potwierdziła wypuszczenie podwozia. O godz. 20:03 LMT na lotnisku ogłoszono stan niepewności i o zaistniałej

sytuacji powiadomiono lotniskową straż pożarną oraz zespół medyczny. Kapitan nie zgłaszał sytuacji awaryjnej i wykonawszy ponowne podejście ILS 33 bezpiecznie wylądował o godz. 20:22 LMT. Stan niepewności w EPWA odwołano o godz. 20:24 LMT. Stwierdzono nieprawidłowe działanie PDU (Power Distribution Unit), niesprawne urządzenie wymieniono, wykonano próbę silników, której wynik potwierdził wyeliminowanie usterki.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Przyczyną zdarzenia było nieprawidłowe działanie PDU (Power Distribution Unit).

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

Nie ma.

Koniec

| | Imię i nazwisko | Podpis |
|----------------------|-----------------|----------------------------|
| Nadzorujący badanie: | Tomasz Makowski | <i>podpis na oryginale</i> |