



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

Dot. zdarzenia nr: 683/08

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia:	dr inż. Maciej Lasek
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych
Członek Komisji:	mgr inż. Edward Łojek
Członek Komisji:	mgr inż. Ryszard Rutkowski
Członek Komisji:	mgr inż. Waldemar Targalski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 1 sierpnia 2012 r., okoliczności zdarzenia lotniczego z udziałem samolotu ATR 72-202 o znakach rozpoznawczych SP-LFG, które wydarzyło się w dniu 15 września 2008 r., **działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.)**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała informacje przekazane przez użytkownika za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Samolot dopuszczono do eksploatacji zgodnie z MEL 73-23-2 z niesprawnym układem kontroli pracy silnika nr 2 (EEC). Załoga była przygotowana do operacji z wyłączonym EEC pod względem operacyjnym. Na prośbę obsługi technicznej kapitan zdecydował o starcie z wyłączonym układem EEC. Podczas rozbiegu samolotu nastąpił nagły wzrost momentu obrotowego TQ (do 128% przy maksymalnie dopuszczalnym 106,3% dla startu przy użyciu maksymalnej mocy startowej). Załoga zauważyła problem podczas rozbiegu poniżej prędkości V_1 ale podjęła decyzję o kontynuowaniu startu. F/o próbował zmniejszyć moc silnika poprzez cofnięcie dźwigni PL (Power Lever). Redukcja nastąpiła przy wejściu w tzw. „zielony zakres” skutkiem czego nastąpiła gwałtowna asymetria ciągu. Kapitan (PF) ponownie zwiększył moc silnika. Start nastąpił przy prędkości ok. 128 kts.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Błąd załogi polegający na nieautoryzowanym użyciu elektronicznego układu kontrolującego pracę silnika (EEC). Wykonanie startu z wyłączonym, niesprawnym układem EEC doprowadziło do przekroczenia dopuszczalnych wartości momentu obrotowego śmigła i silnika. Parametry te zostały przekroczone już przed osiągnięciem prędkości decyzji V_1 .

Komisja akceptuje podjęte przez użytkownika **działania profilaktyczne**:

- 1) Uzupelnienie sesji symulatorowej kapitana rejsu o element startu z wyłączonym EEC.
- 2) Powiadomienie załóg o wynikach prac Komisji badającej incydent.
- 3) Opublikowanie raportu na portalu wewnętrznym firmy.

Komisja nie zaproponowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Nadzorujący badanie

dr inż. Maciej Lasek: *podpis na oryginale*