



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

Dot. zdarzenia nr: 102/11

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Andrzej Pussak
Członek Komisji:	dr inż. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	mgr inż. Jerzy Kędziński
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski

W dniu 31 października 2012 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez użytkownika okoliczności zdarzeń samolotu ATR 72-200, które wydarzyły się w dniach 11 i 20 lutego 2011 r. po starcie z lotniska Poznań-Ławica (EPPO). 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:

11 lutego 2011 r. samolot wystartował po nocnym postoju na lotnisku Poznań-Ławica (EPPO). Na wysokości akceleracji, po wykonaniu Climb Sequence (przestawienie przełącznika PWR MGT w położenie CRZ), załoga zaobserwowała spadek wartości obciążenia (TQ) silnika nr 1 o ok. 10% oraz wahania tego parametru. Wartość TQ spadła do 94% i utrzymywała się przez ponad 2 min, do momentu, gdy samolot rozpoczął zniżanie.

20 lutego 2011 r. inna załoga na tym samym samolocie, w trakcie lotu po nocnym postoju, zanotowała takie same objawy nieprawidłowej pracy silnika.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Przyczyną zdarzenia polegającego na samoczynnym wahaniami obciążenia wału silnika nr 1 było nieprawidłowe działanie agregatu EEC (Engine Electronic Controller) spowodowane przetarciem przewodu/rurki ILET AIR PRESS SENSING.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu zdarzenia były warunki pogodowe panujące na lotnisku podczas długiego nocnego postoju samolotu – niska temperatura, lekki opad deszczu.

Zastosowane środki profilaktyczne:

1. O zaistniałym zdarzeniu poinformowano inne załogi w procesie prowadzonych wykładów okresowych.

2. Zwrócono uwagę załóg na dokładne sprawdzanie samolotu przed lotem (wloty powietrza, wloty do agregatów klimatyzacyjnych) oraz po uruchomieniu rozgrzanie silnika i dokładne monitorowanie parametrów silnikowych.

Nadzorujący badanie

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