



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

Dot. zdarzenia nr: 1489/11

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący Komisji:	dr inż. Maciej Lasek
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	lic. Robert Ochwat
Członek Komisji:	mgr inż. Ryszard Rutkowski
Członek Komisji:	mgr inż. Waldemar Targalski
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski

W dniu 28 listopada 2012 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez użytkownika okoliczności incydentu samolotu An-24B, który wydarzył się w dniu 21 listopada 2011 r. w trakcie kołowania na lotnisku Lipsk (EDDP). 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 zdarzenia:

W trakcie kołowania zaświeciła się lampka sygnalizująca uszkodzenie prądnicy prądu stałego STG-18TMO prawego silnika (Awaria STG Prawa). Woltomierz wskazywał napięcie sieci pokładowej 28V, co świadczyło o wyjściu prądnicy z pracy równoległej. Załoga podjęła działania dla przywrócenia właściwej pracy prądnicy poprzez kilkakrotne włączenie i wyłączenie jej do sieci pokładowej oraz dokonanie regulacji obciążenia sieci. Po dokonaniu regulacji równomiernej pracy prądnic i powtórnym włączeniu prądnicy do sieci, napięcia obu prądnic były takie same i wynosiły 28V. Po zwiększeniu zakresu UPRT do ok. 26% ponownie zaświeciła lampka sygnalizująca uszkodzenie prądnicy i napięcie spadło do 1V. Po wciśnięciu przycisku na automacie przeciwprzepięciowym napięcie nadal oscylowało wokół 1V. Załoga podjęła decyzję o przerwaniu zadania i zakołowała na stanowisko postojowe.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Przyczyną zdarzenia była przerwa w obwodzie wzbudzenia prądnicy, prawdopodobnie spowodowana nieprawidłowym działaniem bezpiecznika IP-30 w wyniku naprężeń mechanicznych.

Zastosowane środki profilaktyczne:

1. Zaistniałe zdarzenie omówiono z całością personelu latającego i technicznego użytkownika.
2. Polecono, aby w trakcie najbliższych prac okresowych na każdym samolocie sprawdzono bezpieczniki IP-30 w obwodzie prądnic STG-18TMO (z wybudową ich z gniazd mocowania).

Nadzorujący badanie

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