



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

Dot. zdarzenia nr: 1649/12

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia:	mgr inż. Andrzej Pussak
Przewodniczący komisji:	dr inż. Maciej Lasek
Z-ca przewodniczącego:	mgr inż. Jacek Jaworski
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	dr inż. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	mgr inż. Piotr Lipiec
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	mgr inż. Ryszard Rutkowski
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 18 grudnia 2012 r. okoliczności zdarzenia lotniczego z udziałem samolotu BOMBARDIER Q 8-400, które wydarzyło się w dniu 13 grudnia 2012 r., 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 uznała informacje przekazane przez użytkownika za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W trakcie dobiegu, po ściągnięciu *Power Levers* pojawił się komunikat *PEC#2 Fault*. Śmigło silnika nr 2 nie przestawiło się w zakres "na ziemi" (*beta range*), a moment obrotowy na śmigle silnika nr 2 był wyższy o ok. 5-6% niż na śmigle silnika nr 1. Załoga kontynuowała dobieg hamując przy użyciu hamulców podwozia głównego jednak nie używając siły większej niż przy normalnym lądowaniu.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Przyczyną zdarzenia był uszkodzony mikroprzełącznik *Power Levers*, który spowodował powstanie komunikatu *PEC#2 Fault* oraz nieprzestawienie śmigła nr 2 w zakres Beta.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Nadzorujący badanie

dr inż. Maciej Lasek:

.....
podpis na oryginale