



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Dot. zdarzenia nr: 1236/10

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

- Przewodniczący posiedzenia: mgr inż. Andrzej Pussak
Członek Komisji: dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji: dr inż. Dariusz Frątczak
Członek Komisji: mgr inż. Jerzy Kędzierski
Członek Komisji: mgr inż. Edward Łojek
Członek Komisji: mgr inż. Tomasz Makowski

W dniu 26 lutego 2014 roku, podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez użytkownika, wyniki przeprowadzonego badania incydentu lotniczego, który wydarzył się w dniu 8 listopada 2010 roku podczas lotu samolotu ATR 72-100. 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 dostarczone informacje za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Po starcie, na wysokości ok. 3500 stóp w kabinie załogi pojawiła się sygnalizacja usterki szyny elektrycznej nr 2. W tym samym czasie załoga poczuła zapach spalenizny charakterystyczny dla izolacji elektrycznej, który szybko zniknął. Sygnalizacja dymu w kabinie nie zadziałała. Załoga wykonała listę kontrolną „DC BUS 2 OFF” i zdecydowała się na powrót na lotnisko startu. Lot odbywał się w warunkach VMC i nie była zgłaszana sytuacja awaryjna. Po lądowaniu samolot został przekazany służbom technicznym. Stwierdzono, że powodem pojawienia się sygnalizacji „DC BUS OFF” było prawidłowe zadziałanie przełącznika BTC (Bus Tie Contactor), który w przypadku spadku napięcia na szynie poniżej 25V i trwającego dłużej niż 0.2 sek. przełącza zasilanie tej szyny na szynę drugą. W przypadku utrzymania się spadku napięcia na szynie powyżej 9 sekund agregat BPCU (Bus Power Control Unit) podłącza obydwie szyny do jednego generatora. Podczas naprawy wymieniono BTC (Bus Tie Contactor) zgodnie z kartą JIC 24-46-83, BPCU (Bus Power Control Unit) zgodnie z kartą JIC 24-32-83 RAI 10000 oraz agregat GCU (Generator Control Unit, karta JIC 24-32-81 RAI 10000) odpowiedzialny za zasilanie BPCU oraz regulację napięcia wyjściowego generatora prądu stałego). Po wymianie wykonano kilka prób, przy różnych konfiguracjach uruchomienia silnika. Samolot wrócił do eksploatacji, usterka nie pojawiła się.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Spadek napięcia prądu stałego na szynie elektrycznej nr 2. Przyczyny spadku napięcia nie ustalono.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Nadzorujący badanie:

mgr inż. Edward Łojek *podpis na oryginale*