



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

Dot. zdarzenia nr: 472/11

## 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 zdarzeń samolotu ATR 72-200, które wydarzyły się w dniu 18 maja 2011 r. po starcie z lotniska Warszawa-Okęcie (EPWA). 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:

Po starcie, w trakcie wznoszenia na wysokości ok. 6400 ft załoga zaobserwowała na silniku nr 1 gwałtowny spadek mocy (wartość obciążenia wału śmigła – torque – wynosiła 0) i spadek obrotów do wału śmigła ok. 30%. Wznoszenie samolotu spadło znacznie. Piloci zdiagnozowali usterkę jako „Flame out” i przesunęli dźwignię mocy (power lever) do położenia FI (flight idle). Dalsza analiza sytuacji (temperatura IIT) wykluczyła usterkę „Flame out”. W konsekwencji dźwignia mocy została ostrożnie przestawiona w pozycję „Notch”. Praca silnika wróciła do normalnych parametrów.

### Przyczyna incydentu lotniczego:

Przyczyną zdarzenia polegającego na gwałtownym spadku obciążenia wału silnika nr 1 i spadku jego obrotów była usterka AFU (Autofeather Unit) oraz usterka dajnika pomiaru obciążenia wału śmigła tego silnika.

**Zastosowane środki profilaktyczne:**

1. Zwrócono uwagę pilotów na interpretację zjawisk silnikowych.
2. Poinformowanie załogi użytkownika o incydencie na najbliższych zajęciach odświeżających.
3. Zwrócenie uwagi instruktorom na potrzebę wykonywania na sesjach symulatorowych ćwiczeń z zakresu rozpoznawania usterek silnikowych (Spadek mocy vs. „flame out”).

**Nadzorujący badanie**

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