



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Dot. zdarzenia nr: 87/09

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia, Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Jacek Jaworski
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	mgr inż. Piotr Lipiec
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski

W dniu 29 stycznia 2014 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez użytkownika okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu ATR72-200, które wydarzyło się w dniu 19 lutego 2009 r. podczas lotu z EPPO do EPWA oraz zdarzeń (nie zgłoszonych do PKBWL) w dniach: 3 marca, 6 marca, 9 marca, 13 marca 2009 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 przyjęła Raport Końcowy i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Po starcie, na wysokości akceleracji, podczas zmiany konfiguracji samolotu, załoga zaobserwowała wahania momentu obrotowego silnika nr 2. Zredukowano moc i ponownie ustawiono maksymalną moc na wznoszeniu – parametry silnika wróciły do normy. Podczas wznoszenia, na FL120 nastąpiły kolejne fluktuacje momentu obrotowego (o ok. 3%), inne parametry silnika pozostawały bez zmian. Załoga odczuwała odchylenie samolotu związane z niekontrolowanymi zmianami mocy. Na wysokości przelotowej zmiany momentu utrzymywały się (moment zmieniał się w przedziale 82-92%), a podczas zniżania zmiany się nasiliły. Załoga wysłała komunikat „PAN PAN”. Podejście, lądowanie i kołowanie przebiegły bez przeszkód.

3 marca w trakcie podejścia do lądowania nastąpiły fluktuacje momentu obrotowego o wartości ok. 10%. Podobne problemy wystąpiły również 6 marca, 9 marca i 13 marca.

Prawdopodobną przyczyną incydentu lotniczego z 19 lutego 2009 r. była nieprawidłowa praca AFU (Auto Feather Unit) silnika nr 2.

Prawdopodobną przyczyną zdarzeń z 3 marca, 6 marca, 9 marca i 13 marca 2009 r. była usterka HMU (Hydromechanical Unit) i rozregulowanie się innych elementów sterowania silnika nr 2.

Działania podjęte przez użytkownika:

O zdarzeniach poinformowano załogi w ramach zajęć recurrentowych.

Nadzorujący badanie

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