



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	240/15			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	24 luty 2015 r.			
Miejsce zdarzenia:	EDWW			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	BOMBARDIER DHC-8-400			
Dowódca SP:	Pilot samolotowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	-
Nadzorujący badanie:	Piotr Lipiec			
Podmiot badający:	EUROLOT SA			
Skład zespołu badawczego:	nie wyznaczano			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	INFORMACJA O ZDARZENIU [RAPORT]			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	22.07.2016			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Załoga wykonywała lot z Gdańska do Amsterdamu. Nad terytorium Niemiec, kilka sekund przed rozpoczęciem zniżania nastąpiła aktywacja sygnalizacji Master Caution spowodowana usterką generatora AC na silniku nr. 2 (TOD w godzinie 8:11:28, aktywacja Master Caution 8:11:08, czas FDR). Załoga zidentyfikowała usterkę na panelu CW (Crew Warning Panel), jako aktywację sygnalizacji L AC BUS oraz dodatkowo sygnalizację L TRU (usterka Transfromer Rectifier Unit), PITOT HEAT 1 (ogrzewanie lewej rurki Pitota), ENG ADPT HEAT 1 (ogrzewanie wlotu powietrza do silnika) oraz PUSHER SYST FAIL (usterka systemu Stick Pusher). Wszystkie dodatkowe usterki były konsekwencją niesprawnej lewej szyny AC.

Wykonano listę kontrolną „L AC BUS” (Caution Light) oraz wynikającą z niej listę „PUSHER SYST FAIL”. Zgodnie z drugą listą wyłączono Auto Pilota i kontynuowano lot manualnie.

Po lądowaniu poinformowano MCC. Wyłączono samolot całkowicie z napięcia. Po ponownym włączeniu, wykonano próbę silnika. Usterka generatora AC nie pojawiła się. Decyzją kapitana, nastąpił powrót samolotu do Gdańska.

Podczas lotu powrotnego do Gdańska na wysokości przelotowej sygnalizacja usterki lewej szyny AC również się aktywowała (ok. 40 minut przed lądowaniem). Wykonano listy kontrolne i kontynuowano lot do Gdańska. Lądowanie bez problemu. Samolot oddano służbę technicznym.

Wykonano procedurę troubleshooting. Na jego podstawie stwierdzono usterkę przełącznika KI systemu elektryki prądu AC. Na podstawie karty 24-21-21 wykonano jego wymianę i po pozytywnie wykonanych próbach samolot wrócił na linię. Usterka nie powtórzyła się więcej.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Przyczyną zdarzenia była usterka przełącznika systemu elektryki prądu AC.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

1. Obsługa techniczna wymieniła przełącznik KI systemu elektryki prądu AC.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa Komisji:

Nie formułowano.

Komentarz Komisji:

Brak.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Piotr Lipiec	podpis na oryginale