



**Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**  
**POWAŻNY INCYDENT 2019/4048**  
**UCHWAŁA**  
**z dnia 30 grudnia 2021 r.**

<b>Rodzaj, typ statku powietrznego:</b>	Samolot, Bombardier DHC-8-402
<b>Znaki rozpoznawcze SP:</b>	SP - EQG
<b>Data zdarzenia:</b>	9 września 2019 r.
<b>Miejsce zdarzenia:</b>	Poznań (EPPO)

Po rozpatrzeniu Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia przedstawionego przez zespół badawczy PKBWL, działając na podstawie Art. 138 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz §16 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

**1. Zdarzenie miało następujący przebieg:**

Samolot wystartował do lotu po trasie EPWA - EPPO o godz. 12:04 UTC. Parametry obu silników od momentu uruchomienia do zajęcia wysokości przelotowej FL180 były prawidłowe. Osiem minut po osiągnięciu poziomu przelotowego, silnik nr 2 zaczął pracować nieprawidłowo. Wartość TRQ spadła do zera, wskazania temperatury silnika zaczęły zmieniać się skokowo. Niesymetryczna praca silników doprowadziła do przechylenia się samolotu na prawą stronę około 6° przy włączonym AP. CPT rozłączył AP i przejął manualnie sterowanie samolotem.

O godz. 12:22:35, gdy temperatura ITT osiągnęła 981°C pojawiła się na CWP sygnalizacja MASTER WARNING „CHECK FIRE DETECT”. Pożar silnika zauważyli również pasażerowie. Równocześnie nastąpiło silne szarpnięcie samolotu. Załoga wykonała MEMORY ITEMS do Listy Kontrolnej „ENGINE FAILURE/FIRE/SHUTDOWN” i stwierdziła, że pożar został ugaszony. Załoga przekazała przez radio depezę MAYDAY, zgłosiła do TWR Poznań stan w niebezpieczeństwie (pożar silnika nr 2) oraz poinformowała o lądowaniu na lotnisku EPPO i poprosiła o asystę straży pożarnej do lądowania. Jednocześnie na polecenie kapitana rozpoczęto przygotowanie pasażerów do awaryjnej ewakuacji. Lądowanie odbyło się na jednym silniku, bez następstw o godz. 12:48. Awaryjna ewakuacja pasażerów przebiegła sprawnie.

## 2. Przyczyna zdarzenia:

Przyczyną zdarzenia było zmęczeniowe uszkodzenie łożyska nr 8 w postaci zaawansowanych złuszczeń powierzchni tocznych wałków oraz deformacji i pęknięć bieżni.

## 3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

Nie określono.

## 4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane przez podmiot badający:

Użytkownik, PLL LOT wpisał silniki PW150A do programu Oil AT organizowanego przez producenta w celu wczesnego wykrywania niesprawności układu olejowego na podstawie badań z określonym interwałem próbek oleju.

## 5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL po zakończeniu badania nie zaproponowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

**Nadzorujący badanie**

CZŁONEK  
Państwowej Komisji  
Badania Wypadków Lotniczych

*R. Kamiński*  
Roman Kamiński

**Przewodniczący Komisji**

PRZEWODNICZĄCY  
Państwowej Komisji  
Badania Wypadków Lotniczych

*B. Trela*  
Bogusław Trela