

Załoga DHC-8-400 złamała zalecenia

#Lotnictwo cywilne 16 lutego 2009

Według ostatnich informacji z komisji badania wypadków lotniczych, zajmującej się sprawą katastrofy Bombardiera DHC-8-400, załoga samolotu podchodząc do lądowania na lotnisku w Buffalo - wbrew zaleceniom władz lotniczych i przewoźnika, Colgan Air - miała włączonego autopilota.

Przepisy zalecają, by w sytuacjach krytycznych, pilot samodzielnie zachowywał kontrolę nad samolotem. Może bardziej optymalnie niż autopilot reagować na niestandardowe sytuacje w powietrzu i lepiej czuć nieprawidłowe zachowanie samolotu. Taka sytuacja wystąpiła w czasie tragicznego *Lotu 3407* - pochodzono do lądowania w nocy, stwierdzając przy tym silne oblodzenie maszyny.

Tymczasem zapisy rejestratorów parametrów lotu wskazują, że autopilot był włączony. Oznacza to, że urządzenie mogło automatycznie wprowadzać zmiany wychylenia sterów, kompensując warunki atmosferyczne, w tym oblodzenie, podczas gdy załoga nie była tego świadoma.

Dane z *czarnych skrzynek* ujawniają również, że samolot zaczął się zachowywać niestandardowo zaraz po wysunięciu klap i podwozia do lądowania, co wygenerowało *znaczne przechyły boczne i wzdłużne*.

Zapisy radarowe pokazują zaś, że Bombardier rozpoczął w pewnym momencie szybkie zniżanie. Niedaleko miejsca katastrofy, a więc ponad 8 km od lotniska, samolot w ciągu zaledwie 5 s zmniejszył wysokość z 600 do 330 m. Ostatni zapis rejestratora lotu podaje zaś wysokość 300 m, pochylenie wzdłużne kadłuba prawie 45° i silny przechył na lewe skrzydło (o takim locie informował również jeden ze świadków katastrofy).

Te same dane podają również prędkość, ok. 180-190 km/h, co potwierdza przypuszczenia o za małej prędkości, wywołanej silnym oblodzeniem. To z kolei spowodowało powstanie tezy o niekontrolowanym przez załogę działaniu autopilota, który skierował maszynę ostro w dół, dla nabrania prędkości.

Przedstawiciele komisji badania wypadków lotniczych podkreślają jednak, że jest to tylko jedna z roboczych hipotez.

Przepisy zalecają, by w sytuacjach krytycznych, pilot samodzielnie zachowywał kontrolę nad samolotem. Może bardziej optymalnie niż autopilot reagować na niestandardowe sytuacje w powietrzu i lepiej czuć nieprawidłowe zachowanie samolotu. Taka sytuacja wystąpiła w czasie tragicznego *Lotu 3407* - pochodzono do lądowania w nocy, stwierdzając przy tym silne oblodzenie maszyny.

Tymczasem zapisy rejestratorów parametrów lotu wskazują, że autopilot był włączony. Oznacza to, że urządzenie mogło automatycznie wprowadzać zmiany wychylenia sterów, kompensując warunki atmosferyczne, w tym oblodzenie, podczas gdy załoga nie była tego świadoma.

Dane z *czarnych skrzynek* ujawniają również, że samolot zaczął się zachowywać niestandardowo zaraz po wysunięciu klap i podwozia do lądowania, co wygenerowało *znaczne przechyły boczne i wzdużne*.

Zapisy radarowe pokazują zaś, że Bombardier rozpoczął w pewnym momencie szybkie zniżanie. Niedaleko miejsca katastrofy, a więc ponad 8 km od lotniska, samolot w ciągu zaledwie 5 s zmniejszył wysokość z 600 do 330 m. Ostatni zapis rejestratora lotu podaje zaś wysokość 300 m, pochylenie wzdużne kadłuba prawie 45° i silny przechył na lewe skrzydło (o takim locie informował również jeden ze świadków katastrofy).

Te same dane podają również prędkość, ok. 180-190 km/h, co potwierdza przypuszczenia o za małej prędkości, wywołanej silnym oblodzeniem. To z kolei spowodowało powstanie tezy o niekontrolowanym przez załogę działaniu autopilota, który skierował maszynę ostro w dół, dla nabrania prędkości.

Przedstawiciele komisji badania wypadków lotniczych podkreślają jednak, że jest to tylko jedna z roboczych hipotez.