



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,  
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ**

**Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

**Dot. zdarzenia nr: 1033/12**

## **UCHWAŁA**

**Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:**

Przewodniczący posiedzenia

Z-ca Przewodniczącego Komisji: mgr inż. pil. Andrzej Pussak

Sekretarz Komisji: mgr Agata Kaczyńska

Członek Komisji: inż. Tomasz Makowski

Członek Komisji: dr inż. Dariusz Frączak

Członek Komisji: mgr inż. Waldemar Targalski

Członek Komisji: mgr inż. Edward Łojek

W dniu 5 grudnia 2012 r. podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez użytkownika samolotu PA-28R 200 Piper Arrow II wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego, które wydarzyło się w dniu 20 sierpnia 2012 r., podczas lotu szkolnego na odcinku trasy przebiegającej pomiędzy punktami nawigacyjnymi JAB i LOLKA. 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 ustalenia podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

### **Przebieg i okoliczności zdarzenia.**

Po starcie do lotu szkolnego lot przebiegał bez zakłóceń do punktu nawigacyjnego JAB, w którym nastąpił zanik wysyłania kodu transpondera w trybie pracy „C” a po chwili wyłączył się również pokładowy odbiornik GPS. Ponieważ wskazania obciążenia alternatora wskazywały wartość 0 uznano, że zostało to spowodowane jego usterką. Załoga podjęła decyzję o zmianie trasy i powrocie na lotnisko EPML. W dalszej fazie lotu wystąpił problem z łącznością z zestawu NAV/COM1. Załoga wyłączyła wszystkie zbędne odbiorniki prądu, skontrolowała bezpiecznik alternatora oraz podjęła próby jego uruchomienia poprzez kilkukrotne włączanie i wyłączanie. Po nawiązaniu łączności

z organem kontroli ruchu lotniczego przekazano informację o zmianie planu lotu, problemach technicznych i możliwości utraty łączności. W fazie dolotu do lotniska przy wypuszczaniu podwozia nastąpiła całkowita utrata zasilania elektrycznego. Wykorzystując łączność telefoniczną załoga poprosiła kontrolę ruchu lotniczego o zgodę na niski przelot nad lotniskiem w celu upewnienia się o poprawności wypuszczenia podwozia. Po uzyskaniu potwierdzenia wykonano lądowanie.

**Przyczyną incydentu była:**

Usterka instalacji elektrycznej polegająca na braku ładowania akumulatora przez alternator. W trakcie obsługi technicznej nie udało się ustalić przyczyny powstania usterki jak również wadliwego elementu instalacji.

**Działania podjęte przez użytkownika:**

1. Omówienie szczegółów zaistniałego zdarzenia na konferencji lotniczo-technicznej.
2. Zwiększenie częstotliwości sprawdzania prawidłowej pracy alternatora podczas wykonywania lotu.

Komisja nie formułowała zaleceń w zakresie bezpieczeństwa.

**Nadzorujący badanie:**

mgr inż. Edward Łojek     *podpis na oryginale*