



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

Dot. zdarzenia nr: 920/09

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia, mgr inż. Jacek JAWORSKI
Z-ca przewodniczącego Komisji:
Członek Komisji: dr inż. Dariusz FRĄTCZAK
Członek Komisji: mgr inż. Edward ŁOJEK
Członek Komisji: dr n. med. Jacek ROŻYŃSKI
Członek Komisji: mgr inż. Waldemar TARGALSKI
Członek Komisji: dr inż. Stanisław ŻURKOWSKI

W dniu 27 czerwca 2012 roku, podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez Classen Pol S. A. wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego samolotu Piper Malibu Mirage PA-46-530P o znakach rozpoznawczych SP-CLS, które wydarzyło się w dniu 25 października 2009 roku po starcie z lotniska Olbia Costa Smeralda (LIEO), w fazie wznoszenia, na wschodnim trawersie miejscowości Bastia (Korsyka).

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Przeгляд przedlotowy oraz próba silnika nie wykazały nieprawidłowości. W trakcie wznoszenia, 32 minuty po starcie z lotniska Olbia Costa Smeralda (LIEO), po zredukowaniu mocy i ustawieniu parametrów do wznoszenia, na wysokości ok. 14.000 stóp pilot zauważył alarm podany na MFD (Multi Function Display, wyświetlacz wielofunkcyjny) informujący o braku wskazań parametrów silnika. Zespół napędowy pracował poprawnie. System informował o błędzie komunikacji modułu przyrządów silnikowych. Pilot zmniejszył tempo wznoszenia i minimalnie zredukował moc kontrolując prędkość. Pilot wybrał lotnisko Bastia Poretta (LFKB), jako najdogodniejsze do lądowania i poinformował służby Kontroli Ruchu Lotniczego o problemie i konieczności zmiany trasy. Samolot cały czas pozostawał poprawny pilotażowo, a zespół napędowy pracował prawidłowo. Po uzyskaniu zgody samolot wylądował na pasie 34.

Po wylądowaniu pilot skontaktował się z Organizacją Zarządzającą Ciągłą Zdatością do Lotu i mechaniczami firmy obsługującej samolot, skąd uzyskał informację, że problem jest znany – znikają wskazania silnikowe na wyświetlaczu ale nie ma to wpływu na działanie zespołu napędowego. Są prowadzone prace nad rozwiązaniem problemu. Do momentu opracowania docelowego rozwiązania problem znikających wskazań parametrów silnikowych można rozwiązać poprzez reset systemu. Ponowne uruchomienie silnika powoduje reset systemu, co przywraca wskazania na wyświetlaczu.

Pilot, po uruchomieniu silnika, wykonał jego próbę – parametry silnikowe były prawidłowe a wyświetlacz pokazywał wszystkie parametry silnikowe.

Po ok. 1 godzinie samolot wystartował i bez problemów doleciał do lotniska docelowego (Kraków-Balice).

Działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i uznała, iż:

Przyczyną incydentu lotniczego było:

Wadliwe działanie DAU (Data Acquisition Unit, blok gromadzenia danych).

A także akceptuje następujące **zastosowane środki profilaktyczne:**

1. Poinformowanie przez pilota wszystkich znanych użytkowników tego samolotu w Polsce o zaistniałym problemie i sposobie działania w przypadku jego zaistnienia.

2. Wydanie przez producenta samolotu dokumentu VSP-205 (Vendor Service Publication, publikacja serwisowa dostawcy), w której proponuje się kupno zmodyfikowanych DAU.

3. Zakup i montaż na samolocie Użytkownika zmodyfikowanego DAU.

Podpisy Komisji:

Jacek JAWORSKI: *podpis na oryginale*

Dariusz FRĄTCZAK: *podpis na oryginale*

Edward ŁOJEK: *podpis na oryginale*

Jacek ROŻYŃSKI: *podpis na oryginale*

Waldemar TARGALSKI: *podpis na oryginale*

Stanisław ŻURKOWSKI: *podpis na oryginale*