



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

Dot. zdarzenia nr: 1394/12

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia:	dr inż. Maciej Lasek
Zastępca Przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Jacek Jaworski
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	dr inż. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	mgr inż. Jerzy Kędziński
Członek Komisji:	mgr inż. Edward Łojek
Członek Komisji:	mgr inż. Piotr Lipiec

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 23 października 2012 r., okoliczności zdarzenia lotniczego z udziałem samolotu Cessna 172, które wydarzyło się w dniu 20 października 2012 r., **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 uznała informacje przekazane przez użytkownika za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Pilot posiadający licencję PPL(A) z pasażerem będącym również pilotem turystycznym wykonywał przelot z lotniska EPPO do EPBC zgodnie ze złożonym planem lotu po trasie EPPO-NOVEMBER-TANGO-KOSTRZYŃ-WAR-EPBC. Przed lotem przeprowadzono kontrolę przedlotową samolotu, uruchomienie i kołowanie do pasa 10 oraz próba silnika i sprawdzenie przyrządów przed pasem 10 przebiegły bez uwag. Po zajęciu pasa, włączeniu świateł lądowania, świateł stroboskopowych i przełączeniu transpondera w mod ALT nastąpiło wyłączenie radiostacji nr 2. Pilot po skontrolovaniu bezpieczników i wskazań alternatora stwierdził, że jest to chwilowe przepięcie elektryczne, zmniejszył obciążenie sieci elektrycznej wyłączając reflektor lądowania i stroboskopy oraz uznał, że można kontynuować start. Po starcie zaobserwowano, że transponder prawdopodobnie nie działa, a wskazówka wskaźnika ładowania akumulatora waha się i jest odrobinę odchyłona w lewo (na minus). Przed punktem NOVEMBER poproszono WIEŻĘ POZNAŃ o potwierdzenie odbioru sygnału transpondera. WIEŻA POZNAŃ przekazała informacje, że sygnał transpondera nie jest odbierany w związku z czym zresetowano transponder. Po opuszczeniu CTR nawiązano łączność z POZNAŃ INFO, następnie z KOBYLNICA RADIO. W tym czasie załoga zidentyfikowała problem jako prawdopodobne niedostateczne ładowanie akumulatora przez alternator. Zgodnie z procedurą z Instrukcji Użytkownika w Locie, zresetowano alternator - MASTER SWITCH OFF następnie ON. Wyłączono zbędne odbiorniki energii elektrycznej: beacon, radiostacje nr 2, transponder. Zasilane były jedynie radiostacja nr 1 i odbiornik GPS. Wskazówka wskaźnika ładowania akumulatora w takiej konfiguracji wychylona była nieznacznie w prawo (na plus). Ponieważ

łącność była zachowana, a wskaźnik ładowania akumulatora pokazywał wartość dodatnią, zdecydowano kontynuować lot. Lot przebiegał normalnie do odległości około 15NM od punktu WAR na północ od miasta SOCHACZEW. Wtedy nastąpiła utrata radiostacji nr 1 i odbiornika GPS. Pilot nawigował i sterował samolotem, podczas gdy pasażer przy pomocy telefonu komórkowego skontaktował się z FIS WARSZAWA oraz AFIS lotniska EPBC, którym przekazał informacje o utracie łączności. FIS WARSZAWA przyjęło informację oraz poinformowało, że można kontynuować lot do EPBC. Wejście w krąg nadlotniskowy i lądowanie bez kłap przebiegło bez uwag. W dniu 22.10.2012 roku poddano samolot szczegółowemu przeglądowi technicznemu. W wyniku prowadzonych prac ustalono częściowe wysunięcie się wtyczki z gniazda regulatora napięcia. Powyższa usterka dawała objaw wahania wskazówki na amperomierzu, a co za tym idzie tylko częściowe ładowania akumulatora. Po naładowaniu akumulatora wykonano próbę silnika z maksymalnym obciążeniem urządzeń elektrycznych w pełnym zakresie obrotów. Stwierdzono, że samolot jest sprawny i gotowy do dalszej eksploatacji.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Częściowe wysunięcie się wtyczki z gniazda regulatora napięcia.

Podjęte przez użytkownika **działania profilaktyczne:**

W ramach profilaktyki bezpieczeństwa lotów zaplanowano przeprowadzenie dodatkowego szkolenia w ramach bezpośredniego przygotowania do lotów dla instruktorów, uczniów-pilotów i pilotów z zakresu czynności załogi w przypadku awarii alternatora.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Komentarz Komisji:

Z opisu zdarzenia wynika, że niesprawność systemu energetycznego samolotu została wykryta przez załogę samolotu zaraz po starcie. Zdaniem Komisji, decyzja o kontynuowaniu lotu była nieracjonalna i wprowadzająca element dodatkowego ryzyka, zwłaszcza że końcowy etap trasy przebiegał w strefie obowiązkowej łączności radiowej. Komisja przypomina, że w takiej sytuacji właściwym działaniem jest powrót na lotnisko startu i przegląd instalacji przez uprawnionego mechanika.

Nadzorujący badanie

dr inż. Maciej Lasek: *podpis na oryginale*