



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	2618/16			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>02.10.2016 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>Wyszków</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot Tecnam P2006T			
Dowódca SP:	<i>Pilot samolotowy liniowy</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	2
Nadzorujący badanie:	<i>Jerzy Kędziński/ Piotr Richter</i>			
Podmiot badający:	UŻYTKOWNIK			
Skład zespołu badawczego:	NIE WYZNACZONO			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<i>Informacja o zdarzeniu</i>			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	<i>26 stycznia 2017 r.</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Lot egzaminacyjny LKE na uprawnienie MEP(L). W rejonie miejscowości Wyszków zgodnie z programem egzaminu, wykonywane było ćwiczenie polegające na wyłączeniu i ponownym uruchomieniu silnika w powietrzu. Silnik został wyłączony prawidłowo. W dalszej części lotu próbowano uruchomić niepracujący silnik. Kilkukrotne próby uruchomienia nie powiodły się. Próby były ponawiane aż do momentu stwierdzenia rozładowania akumulatora. Lot był kontynuowany na jednym silniku. Z powodu braku zasilania na samolocie, nie było wskazań potwierdzających wypuszczenie podwozia. Podczas powrotu udało się nawiązać łączność z innym samolotem, który powiadomił lotnisko EPBC o wracającym samolocie bez łączności, oraz braku

wskazań podwozia. Z tego powodu wypuszczono podwozie awaryjnie. W celu wizualnego sprawdzenia wypuszczenia podwozia wykonano podejście do pasa 28 w EPBC, Lądowanie odbyło się na pasie trawiastym 10 bez następstw. Po zakolewaniu pod hangar wyłączono silniki i dokonano oględzin statku powietrznego. Nie stwierdzono usterek. Uruchomiono silnik, który podczas zdarzenia do końca pracował, alternator wzbudził się. Następnie podjęto skuteczną próbę uruchomienia silnika, który w powietrzu nie uruchomił się. Wykonano próbę obu silników, nie było odchyień od normy. Skontaktowano się z organizacją obsługową PART 145 Bartolini Air, która wydała zgodę na przelot z wypuszczonym podwoziem na lotnisko EPLL, celem sprawdzenia samolotu (siedziba obsługi). Usterek nie stwierdzono. Samolot wrócił do służby.

Warunki atmosferyczne panujące tego dnia nie miały wpływu na zaistnienie zdarzenia.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Komisja nie ustaliła bezpośredniej przyczyny zdarzenia.

Prawdopodobną przyczyną nie uruchomienia silnika w powietrzu mogło być :

- samolot był w locie nie skoordynowanym,
- kran paliwa był zamknięty,
- elektryczna pompa paliwa została włączona,
- nie zostały włączone iskrowniki.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

Przeprowadzić szkolenie teoretyczne z budowy samolotu egzaminatorowi biorącemu udział w zdarzeniu, w okresie 3 miesięcy od opublikowania raportu

Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

Egzaminator lata na różnych egzemplarzach samolotu typu P2006T. Egzemplarze różnią się wyposażeniem. Jedną z różnic jaka występuje na egzemplarzach, jest dodatkowy akumulator przeznaczony do uruchamiania silników samolotu.

Układ elektryczny w samolocie nr fabryczny 66 SP-MAC posiada jeden akumulator, który jest jednocześnie do rozruchu silnika jak również do zasilania awioniki w samolocie. Procedura uruchomienia silnika w powietrzu nakazuje wyłączenie obu szyn zasilających. Po ich wyłączeniu z akumulatora samolotu pobierany jest prąd do rozruchu silnika(ów) jak również podtrzymywana jest część awioniki, włącznie z ekranem PFD. W czasie gdy obie szyny elektryczne są wyłączone, alternator na pracującym silniku nie ładuje akumulatora ani nie zasila żadnego systemu samolotu.

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

brak

Komentarz Komisji:

brak

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Piotr Richter	<i>podpis na oryginale</i>