



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

Dot. zdarzenia nr: 333/12

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący Komisji, przew. posiedzenia.....	LASEK Maciej
Członek Komisji.....	MAKOWSKI Tomasz
Członek Komisji.....	OCHWAT Robert
Członek Komisji.....	RUTKOWSKI Ryszard
Członek Komisji.....	TARGALSKI Waldemar
Członek Komisji.....	ŻURKOWSKI Stanisław

W dniu 28 listopada 2012 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała okoliczności zdarzenia samolotu Tecnam P2006T, które miało miejsce 24 kwietnia 2012 r. podczas lotu w rejonie lotniska Łódź-Lublinek [EPLL]. 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 podjęła decyzję o zakończeniu badania na podstawie informacji zawartych w zgłoszeniu zdarzenia.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W trakcie lotu egzaminacyjnego wykonano podejście z asymetrycznym ciągiem. Wyłączenie silnika nr 2 nastąpiło na pozycji z wiatrem. Tuż przed trzecim zakrętem kontroler TWR wydał polecenie oczekiwania w tej pozycji ze względu na inny samolot podchodzący w IFR. Egzaminowany uczeń-pilot podjął procedurę „Inflight Engine Airstart” wg p. 8.2 AFM samolotu P2006T. Jej wykonanie spowodowało chwilową przerwę w łączności radiowej ze względu na wyłączenie się zintegrowanych systemów NAV/COM/PFD i NAV/COM/MFD. Po zakończeniu procedury uruchamiania silnika na PFD pojawił się komunikat „R BUS VOLT HIGH”. Pilot postanowił wykonać procedurę „Single Generator Overvoltage” wg p. 3.4 AFM, jednak po jej wykonaniu komunikat „R BUS VOLT HIGH” nie zniknął. Jednocześnie wystąpiły przerwy w utrzymaniu ciągłej dwukierunkowej łączności ze względu na wyłączenie się zintegrowanych systemów awioniki, a w chwili później pojawiły się komunikaty „L ALTN FAIL” i „R ALTN FAIL”, w związku z którymi wykonane zostały czynności z listy kontrolnej „Both Generators Failure” wg p.3.2 AFM, co jednak nie doprowadziło do zniknięcia komunikatów. Pilot poinformował kontrolera TWR o konieczności lądowania bez zbędnych opóźnień i możliwej utracie łączności. Kontroler TWR stwierdził, iż wywoływał samolot kilkakrotnie i możliwe jest lądowanie na pasie trawiastym 25. Pilot zaakceptował lądowanie na pasie trawiastym i uzyskał zgodę na lądowanie. Z uwagi na pozycję samolotu (w trzecim zakręcie w kierunku do czwartego zakrętu) lądowanie mogło się odbyć bez opóźnień. Jednocześnie kontroler TWR zapytał pilota samolotu podchodzącego w ILS do RWY25 o jego odległość – wynosiła ok.5 DME LOD. Lądowanie samolotu P2006T zostało wykonane na pasie trawiastym w pełnej konfiguracji do

lądowania. Po lądowaniu pilot podkołował (backtrack) na stanowisko postojowe i wyłączył silniki. Po powtórny uruchomieniu silników usterka nie pojawiła się.

Przyczyny incydentu lotniczego nie ustalono.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Nadzorujący badanie

inż. Tomasz Makowski *podpis na oryginale*