



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Dot. zdarzenia nr: 280/14

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia: dr inż. Maciej Lasek
Członek Komisji: dr inż. Dariusz Frątczak
Członek Komisji: mgr inż. Jacek Jaworski
Członek Komisji: mgr inż. Jerzy Kędzierski
Członek Komisji: mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji: mgr inż. Edward Łojek
Członek Komisji: mgr inż. Ryszard Rutkowski
Członek Komisji: mgr inż. Andrzej Pussak

W dniu 30 kwietnia 2014 roku, podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez użytkownika, wyniki przeprowadzonego badania incydentu lotniczego, który wydarzył się w dniu 10 marca 2014 r. podczas lotu samolotu Cessna T206H. 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 uchylającego dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała dostarczone informacje za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas lotu po zaplanowanej trasie na wyświetlaczu urządzenia G1000 pojawiło się ostrzeżenie „LOW VOLTS”. Woltomierz wskazywał napięcie 22V a po wyłączeniu wyposażenia fotogrametrycznego oraz świateł pozycyjnych i stroboskopowych wzrosło do 24V. Pilot przerwał wykonywanie zadania i wylądował na zaplanowanym lotnisku po około 15 minutach lotu od pojawienia się ostrzeżenia. Lądowanie było uzgodnione z kontrolą ruchu lotniczego bez deklarowania sytuacji w niebezpieczeństwie. Mechanik obsługi technicznej stwierdził silne zabrudzenie wtyczki oraz ślady korozji na stykach złącza doprowadzającego prąd wzbudzenia do alternatora. Po jej oczyszczeniu i usunięciu korozji przeprowadzono próbę uruchomienia silnika z pokładowego akumulatora oraz sprawdzono parametry jego ładowania. Wartości napięć były prawidłowe.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Brak właściwego kontaktu na złączu prądu wzbudzenia alternatora wynikający z zabrudzenia wtyczki oraz śladów korozji na jej stykach.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Nadzorujący badanie:

mgr inż. Edward Łojek *podpis na oryginale*