



Dot. incydentu nr: 818/14

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 6 sierpnia 2014 r., przedstawionych przez użytkownika informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego, które wydarzyło się 8 czerwca 2014 r. podczas lotu samolotu Socata MS-887, 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/WE¹**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała informacje zawarte w zgłoszeniu za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas przelotu samolotem w okolicach miejscowości Nowe n/Wisłą pilot poczuł w kabinie swąd palonej gumi. Po sprawdzeniu bezpieczników usterki nie wykryto. Po dalszych dwóch minutach lotu spod maski silnika, w okolicach piasty śmigła pojawił się przedmiot, jak później się okazało pasek klinowy napędu alternatora, co spowodowało podjęcie przez pilota decyzji o wykonaniu lądowania zapobiegawczego na pobliskim lotnisku Lisie Kąty. Po lądowaniu i jednoznacznym stwierdzeniu usterki została podjęta decyzja o wykonaniu lotu na lotnisko bazowania w Pruszczu Gdańskim oddalonym o 80 km (35 minut lotu) przy korzystaniu z zasilania energią elektryczną jedynie z akumulatora. Przed lądowaniem, podczas korespondencji z kontrolerem ruchu lotniczego, pilot zgłosił depeszę PAN-PAN z prośbą o priorytet lądowania i zgodę na wyłączenie radiostacji pokładowej do czasu wejścia w krąg nadlotniskowy. Lądowanie przebiegło bez zakłóceń. Podjęcie decyzji o przebazowaniu samolotu z niesprawnym alternatorem było niezgodne z przepisem M.A.201.a pp.2 rozporządzenia WE-2042/2003 załącznik PART-M, który nakazuje, że żaden lot nie odbędzie się o ile całe wyposażenie eksploatacyjne statku powietrznego nie jest zdatne do użytku.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Zablokowanie alternatora podczas lotu co doprowadziło do zerwania napędzającego go paska klinowego.

Podjęte działania przez właściciela:

Pilot został przeszkolony w zakresie wykonywania przeglądu przedlotowego i podstaw prawnych tego przeglądu, jak również zasad dopuszczenia do lotu statku powietrznego po powyższym przeglądzie wynikających z Part-M M.A.201.

¹ Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale

mgr inż. Edward Łojek