



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<i>1410/16</i>			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>22.06.2016 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>CTR EPRZ – okolice punkt nawigacyjnego HOTEL</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>Samolot Liberty XL2</i>			
Dowódca SP:	<i>Pilot samolotowy zawodowy – CPL(A)</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	-
Nadzorujący badanie:	<i>Zbigniew Drozdowski</i>			
Podmiot badający:	<i>UŻYTKOWNIK</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>NIE WYZNACZONO</i>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<i>Informacja o zdarzeniu</i>			
Zalecenia:	<i>NIE</i>			
Adresat zaleceń:	<i>NIE DOTYCZY</i>			
Data zakończenia badania:	<i>22.03.2017</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Dnia 22.06.2016 r., o godz. 11:13 UTC, w okolicy punktu nawigacyjnego HOTEL¹ EPRZ w trakcie wykonywani przelotu grupowego w ugrupowaniu 5 samolotów, w dzień w VMC, w ramach szkolenia², w 30 minucie lotu po starcie z lotniska EPRJ, na wysokości 2500 ft., w jednym z pięciu samolotów z grupy - SP-TZC, wystąpiła chwilowa utrata mocy silnika oraz wyświetlone zostały komunikaty ostrzegawcze – EBAT FAIL, POWER FAIL, ALT FAIL

¹ EPRZH - 50°01'10"N 022°15'34"E około 70 km na północny-zachód od EPRZ.

² Szkolenie doskonalące kadry instruktorskiej Ośrodka Szkolenia Lotniczego Politechniki Rzeszowskiej (OKL).

informujące o nieprawidłowej pracy silnika i alternatora. Pilot samolotu, na którym wystąpiła usterka przerwał zadanie i skierował się w kierunku lotniska. Po wykonaniu list kontrolnych w sytuacji szczególnej pilot zgłosił krl. TWR EPRZ intencję lądowania na pasie 27. W tym czasie na pasie 27 EPRZ znajdował się inny samolot (CRJ7 Lufthansa), który zgłosił gotowość do startu i po otrzymaniu zgody wystartował około 1 minutę od zgłoszenia przez SP-TZC problemów technicznych. Po kolejnych dwóch minutach SP-TZC zgłosił prostą do pasa 26L informując, że sytuacja się unormowała i chce lądować „u siebie” (rys. 1). Lądowanie samolotu odbyło się bez następstw na pasie 26L EPRJ.



Rys. 1. Wzajemne położenie pasów startowych EPRZ i EPRJ.

Po wykonaniu sprawdzeń przez personel techniczny OKL stwierdzono kontakt obudowy alternatora z jednym z zacisków „AUX” co powodowało zwarcie w układzie zasilania elektrycznego samolotu. Położenie obudowy zostało poprawione, podczas próby na ziemi sprawdzono poprawność działania układu zasilania.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Przyczyną problemów technicznych występujących w układzie zasilania elektrycznego samolotu była poluzowana obudowa alternatora w wyniku czego nastąpił jej kontakt z jednym z zacisków co spowodowało zwarcie w układzie.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

1. Zdarzenie zostało omówione z załogami OKL Politechniki Rzeszowskiej.
2. Sprawdzono poprawność położenia obudowy alternatora na pozostałych samolotach ośrodka.

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Zbigniew Drozdowski	<i>podpis na oryginale</i>