

KRONIKA SMS

NR 11/2017

Zdarzenia lotnicze z październikowych i listopadowych tygodni

W ostatnich kilku tygodniach doświadczyliśmy w Salt zdarzeń lotniczych różnej kategorii – począwszy od zdarzenia do wypadku lotniczego włącznie.

Najpoważniejsze z nich to **wypadek śmigłowca ultralekkiego Dynali H3**. Śmigłowiec, użytkowany przez Salt w celu prowadzenia szkoleń UACP (szkolenie do świadectwa kwalifikacji pilota statku powietrznego ultralekkiego UACP z uprawnieniem na śmigłowiec ultralekki UHP(L)) uległ wypadkowi na lotnisku w Modlinie dnia 16 listopada 2017 roku około godz. 13. Na szczęście dwaj uczestnicy lotu – pilot Instruktor i osoba zainteresowana podjęciem szkolenia do świadectwa kwalifikacji, również pilot z licencją PPL (A) – wyszli ze śmigłowca bez obrażeń. Jednak maszyna, która przewróciła się na prawy bok, została zniszczona. Śmigłowiec wykonywał manewry tuż przy ziemi. Wypadek śmigłowca Dynali jest badany przez PKBWL, więc z wnioskami i zaleceniami trzeba wstrzymać się do raportu końcowego Komisji.

W akcję powypadkową zaangażowane były wyspecjalizowane służby ratownicze, m.in. Lotniskowa Straż Pożarna, pogotowie, policja oraz służby operacyjne Portu Lotniczego w Modlinie. Straż Pożarna zabezpieczyła wyciek paliwa; chwilowo zamknięto też drogę kołowania A1, w celu usprawnienia ruchu pojazdów do i z miejsca zdarzenia. Około godz. 14.20 statek powietrzny został usunięty z miejsca wypadku niedaleko FATO, zaś zamknięty odcinek DK – przywrócony do użytku.

Ostatniego dnia października br. w godzinach popołudniowych, miał miejsce **incydent z płożą ogonową** SP-SVV. Było to podczas lotu śmigłowcem SP-SVV z instruktorem w trakcie szkolenia na podstawie indywidualnego programu szkolenia, opracowanego w celu wznowienia uprawnienia FI(H).

Po wykonanej serii lotów szkolnych doszło do zetknięcia płoży ogonowej zabezpieczającej wirnik ogonowy śmigłowca z ziemią. Był to ostatni planowany manewr w tej serii lotów. Tuż po zetknięciu płoży ogonowej z ziemią instruktor wyrównał lot i podlotem odprowadził śmigłowiec na helipad przy hangarach Salt. Omawiając i analizując zdarzenie po wylądowaniu, załoga sp stwierdziła, iż Instruktor prezentując różne profile lądowań autorotacyjnych, z różnych prędkości oraz z różną wysokością przełamania, wykonał błąd polegający na zbyt głębokim przełamaniu śmigłowca w stosunku do wysokości na której się w danej chwili znajdował, co zaskutkowało zetknięciem płoży ogonowej z powierzchnią pasa startowego. Wniosek? W każdym momencie trzeba zachowywać odpowiednią do realizowanego zadania wysokość lotu, nie tracąc świadomości, na jakiej wysokości jest śmigłowiec.

Niesprawność SP-SVV została wpisana do PDT i usunięta w dniu 02.11.2017 roku poprzez wykonanie inspekcji wg procedury "A" instrukcji MM rozdz. 2.510, na okoliczność uderzenia płożą ogonową o ziemię.

Listopadowe zdarzenia dotyczyły nie tylko śmigłowców. W połowie miesiąca miały miejsce dwa zdarzenia na samolocie SP-MIS. Piper PA44 był uczestnikiem zdarzeń lotniczych w trakcie lotów wynajmowanych, w kolejnych dwóch dniach: 13 i 14.11.2017 roku.

Wieczorem 13 listopada samolot, po starcie z EPWO, podchodząc do lądowania na lotnisku EPWA, na prośbę kontrolera miał utrzymywać prędkość 140-145 kt tak długo jak to możliwe z powodu ciasnej kolejki do lądowania. Jednak samolot stracił stabilizację i Dowódca sp zgłosił **odejście na drugi krąg**. Po wykonanym *go-around* udało się wykonać podejście z mniejszą prędkością, zakończone bezproblemowym lądowaniem.

Rano 14 listopada SP-MIS wystartował z EPWA o godzinie 05:10 UTC. Po około 40 minutach lotu, na wschodnim trawersie lotniska EPSY załoga zauważyła brak ładowania z lewego alternatora, nie było również wskazań prawego alternatora. Po chwili nastąpiła częściowa **utrata zasilania elektrycznego** na samolocie, a po około 5 minutach - jego całkowita utrata. Wykonano kilka prób uruchomienia alternatorów na nowo (włącznikami) oraz zresetowania bezpiecznikami - bezskutecznie. Załoga, biorąc pod uwagę warunki pogodowe na lotniskach docelowym i zapasowym jak również zapas paliwa na pokładzie, podjęła decyzję o locie powrotnym.

Po obniżeniu lotu pod chmury alternatory wróciły częściowo do pracy (wahania ładowania, małe ładowanie). Uruchomiono minimum urządzeń elektrycznych (radio comm/nav + ogrzewanie rurki Pitota) w celu ograniczenia poboru prądu. Przewidując dalsze możliwe utraty zasilania załoga PA44 wykonała przelot na lotnisko EPBC oraz lądowanie na kierunku 28. Samolot wylądował bezpiecznie; niesprawność została wpisana do Pokładowego Dziennika Technicznego i usunięta przez personel obsługowy organizacji Part 145.

Wszystko wskazuje na to, iż oba zdarzenia PA44 miały to samo źródło: już przed wieczornym lotem dnia 13.11.2017 **alternatory nie zostały uruchomione na ziemi, tylko dopiero w powietrzu** i nie miały szansy prawidłowo działać. Z tej przyczyny SP-MIS miał problemy z zasilaniem instalacji elektrycznej oraz z utrzymywaniem prędkości.

Wszystkie opisane powyżej zdarzenia lotnicze będą omawiane na spotkaniu pilotów statków powietrznych Salt.