



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

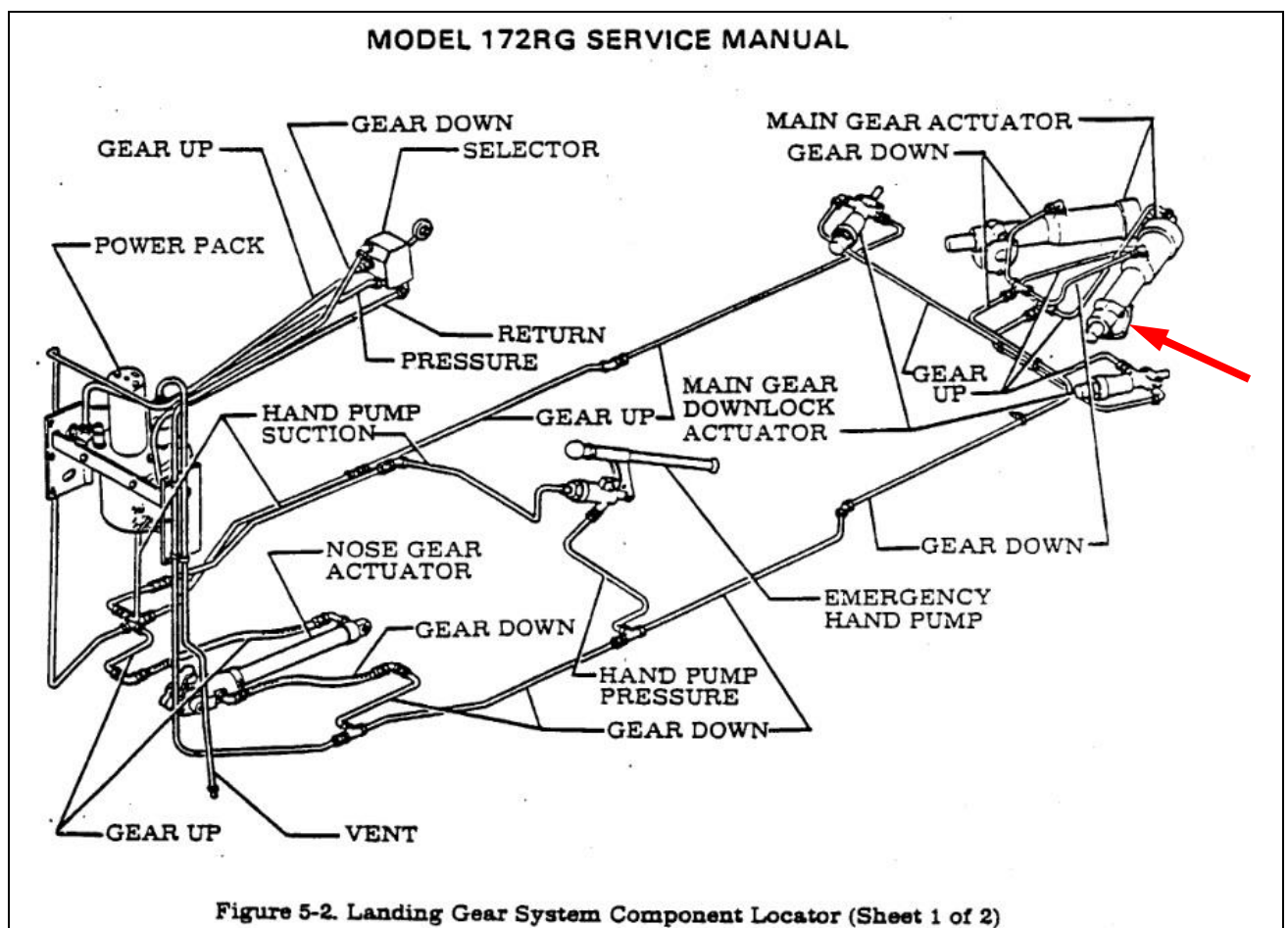
Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	895/11			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>23 lipca 2011 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>Lotnisko Dęblin [EPDE]</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>Samolot Cessna 172RG</i>			
Użytkownik / Operator SP:	<i>Aeroklub Orłąt, Dęblin</i>			
Dowódca SP:	<i>Pilot samolotowy-instruktor</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	2
Nadzorujący badanie:	<i>Tomasz Makowski</i>			
Podmiot badający:	<i>PKBWL</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>Nie powoływano</i>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<i>Informacja o zdarzeniu</i>			
Zalecenia:	<i>NIE</i>			
Adresat zaleceń:	<i>NIE DOTYCZY</i>			
Data zakończenia badania:	<i>28.01.2016r</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Po starcie o godz. 11:05 [LMT – wszystkie czasy w dalszej części opisu – czasy lokalne] do kolejnego lotu po kręgu z uczniem, podczas chowania podwozia instruktor usłyszał w tylnej części kabiny z lewej strony niepokojące trzaski i po chwili stwierdził, że czerwona lampka sygnalizatora pracy pompy hydraulicznej nie zgasła. W trakcie pierwszego zakrętu otrzymał drogą radiową informację, że podwozie nie schowało się całkowicie. Goleń prawego podwozia głównego wyglądała na schowaną, natomiast goleń lewego podwozia głównego wisiała w pośrednim położeniu. Próby wypuszczenia podwozia sposobem zasadniczym i awaryjnym oraz próby

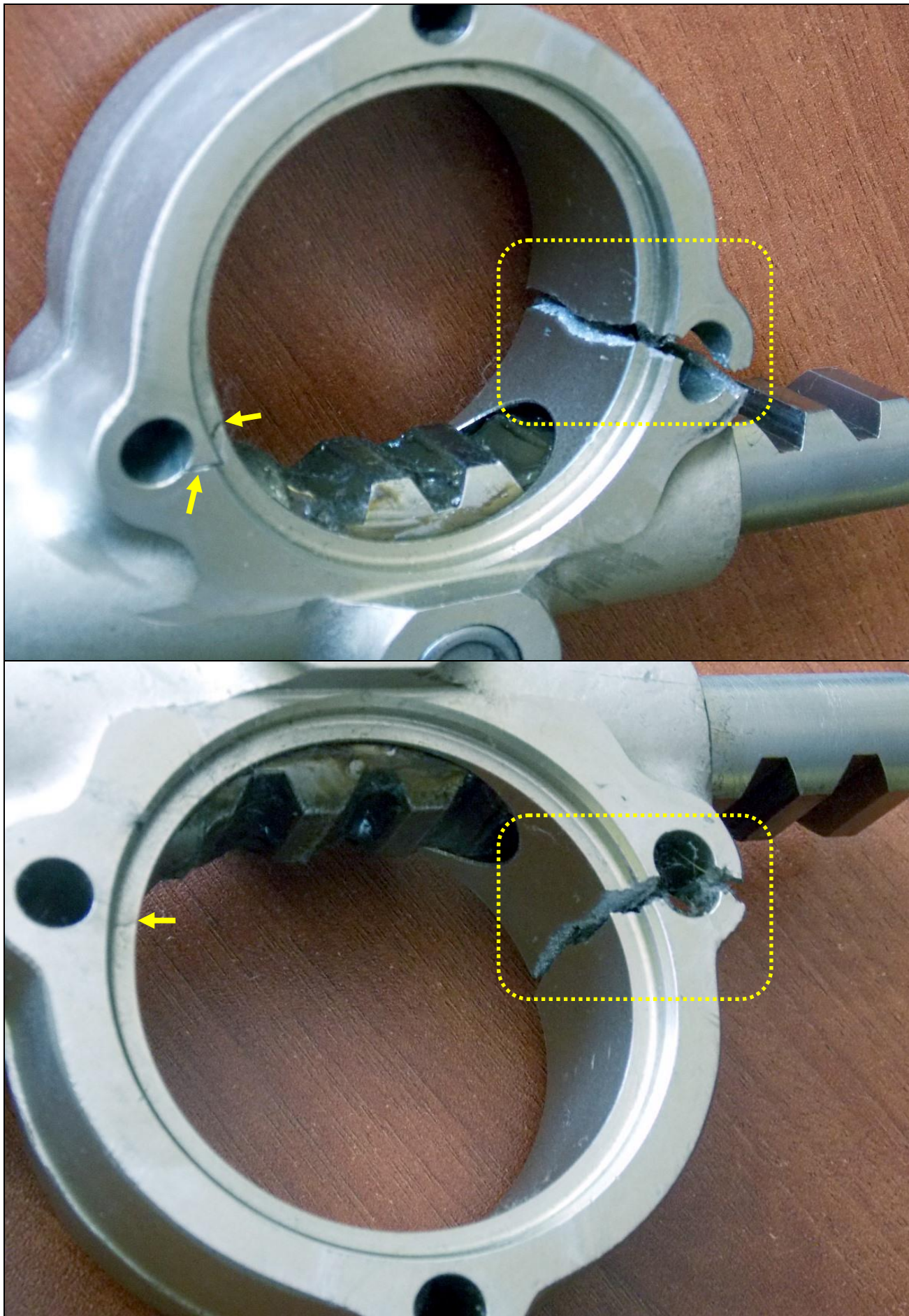
schowania podwozia nie powiodły się. Po analizie sytuacji oraz po konsultacjach ze służbą naziemną podjęte zostały próby zablokowania podwozia przez zmiany położenia samolotu w powietrzu, które również nie dały rezultatu. Zapas paliwa w samolocie był znaczny i uznano za konieczne jego zużycie przed podjęciem próby lądowania awaryjnego, co dało czas na przygotowanie się służb naziemnych do spodziewanej akcji ratowniczej. O godzinie 14:15 instruktor podjął ostateczną próbę zablokowania goleni lewego podwozia głównego na zamku w położeniu wypuszczonym: uchylił lewe drzwi kabiny, wychylił się (zabezpieczony częściowo pasami bezpieczeństwa) i ręką dopchnął goleń do zablokowania na zamku. Próba ta powiodła się – sygnalizacja podwozia pokazała podwozie wypuszczone (trzy zielone lampki). Podczas tej operacji samolot był pilotowany przez ucznia. Organizacja akcji ratowniczej z udziałem straży pożarnej, karetki pogotowia, śmigłowca sanitarnego i grupy awaryjnej dobiegała w tym czasie końca. Po przybyciu śmigłowca sanitarnego z lotniska Lublin-Radawiec, o godz. 14:54 instruktor wylądował bez problemów i bez widocznych uszkodzeń samolotu. PKBWL powiadomiono o zdarzeniu telefonicznie na ok. 2,5 godz. przed lądowaniem samolotu. W wyniku przeglądu instalacji chowania i wypuszczania podwozia stwierdzono uszkodzenie hydraulicznego siłownika chowania i wypuszczania goleni lewego podwozia głównego P/N 9882015-2.



1 – Poglądowy schemat rozmieszczenia instalacji hydraulicznej chowania i wypuszczania podwozia samolotu Cessna 172RG. Zaznaczone strzałką miejsce uszkodzenia lewego siłownika hydraulicznego P/N 9882015-2 na samolocie SP-OMD.



2, 3, 4 – Hydrauliczny siłownik chowania i wypuszczania podwozia głównego P/N 9882015-2 samolotu Cessna 172RG. Na pierwszym zdjęciu siłownik nieuszkodzony, na dwóch kolejnych zdemontowany z samolotu SP-OMD. Zaznaczone główne uszkodzenia.



5, 6 – Zbliżenie z obu stron na miejsca uszkodzenia hydraulicznego siłownika chowania i wypuszczania podwozia głównego samolotu Cessna 172RG SP-OMD. Uszkodzenia zaznaczone.



7 – Tabliczka identyfikacyjna siłownika hydraulicznego P/N 9882015-2, zdemontowanego po incydencie z samolotu Cessna 172RG SP-OMD.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

1. *Rozregulowanie kinematyki układu chowania i wypuszczania podwozia głównego wskutek zużycia eksploatacyjnego.*
2. *Zużycie oraz pęknięcie korpusu lewego hydraulicznego siłownika chowania i wypuszczania podwozia głównego wskutek rozregulowania kinematyki układu chowania i wypuszczania a także wskutek prób siłowego awaryjnego ręcznego zablokowania podwozia na zamku.*

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

Nie ma.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Tomasz Makowski	<i>podpis na oryginale</i>