



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

Dot. zdarzenia nr: 48/07

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący Komisji:	dr inż. pil. Maciej Lasek
Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. pil. Andrzej Pussak
Członek Komisji:	dr inż. pil. Michał Cichoń
Członek Komisji:	mgr inż. pil. Jerzy Kędziński
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	lic. Robert Ochwat
Członek Komisji:	mgr inż. pil. Ryszard Rutkowski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 03 października 2012 r., okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu Piaggio P 180 Avanti, które wydarzyło się w dniu 01 marca 2007 r., podczas startu z EPGD do EPLL, 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 uchylające dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała informacje zawarte w raporcie o zdarzeniu za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 01 marca 2007 roku samolot Piaggio P 180 Avanti wykonywał transporty sanitarne po trasach: EPSC-EPGD, EPGD-EPLL, EPLL-EPGD, EPGD-EPLL. Podczas startu do lotu z EPGD do EPLL w czasie rozbiegu po osiągnięciu prędkości około 60 kts i rozłączeniu sterowania kołami przedniego podwozia samolot zaczął zbaczać w lewą stronę. Pomimo zastosowania wychylenia steru kierunku w prawą stronę, a następnie prawego hamulca załódze nie udało się zatrzymać samolotu na pasie. Załoga przerwała start, a samolot wytoczył się poza lewą krawędź pasa na grząski, o tej porze roku, trawiasty pas awaryjnego lądowania i po przebiegu 123 m zatrzymał się w odległości 33 m od lewej krawędzi pasa. Załoga i pacjent nie odnieśli obrażeń, a w samolocie nie stwierdzono istotnych uszkodzeń struktury, silników ani systemów samolotu z wyjątkiem startego fragmentu opony koła prawego podwozia głównego.

Przyczyną incydentu lotniczego było:

Prawdopodobne zanieczyszczenie oleju hydraulicznego, które spowodowało wadliwą pracę magistrali elektrohydraulicznej układu sterowania kołami przedniego podwozia w wyniku, której w czasie startu po wyłączeniu sterowania kołami przedniego podwozia nastąpiło niezamierzone samoczynne skręcenie w lewo kół podwozia przedniego co w konsekwencji doprowadziło do wytoczenia samolotu z drogi startowej i zjechania na awaryjny pas trawiasty.

Komisja zaakceptowała następujące **zastosowane środki profilaktyczne**:

1. W przypadku wymiany istotnych komponentów elektrohydraulicznych w układzie sterowania kołami przedniego podwozia z powodu wadliwej pracy zaleca się po ich zdemontowaniu sprawdzenie filtrów i oleju hydraulicznego na obecność zanieczyszczeń.
2. Podczas rozłączania i podłączania hydraulicznych elementów sterowania przednim podwoziem zaleca się zwracanie uwagi na konieczność zachowywania szczególnych warunków czystości połączeń.
3. Proponuje się zmniejszenie interwałów czasowych dla sprawdzenia filtrów i oleju hydraulicznego na obecność zanieczyszczeń.
4. Z załogami samolotu omówić szczegółowo zdarzenie z szczególnym zwróceniem uwagi na rodzaj działań podjętych przez załogę w czasie incydentu i ich skutki, które zminimalizowały konsekwencje wydarzenia.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Nadzorujący badanie:

mgr inż. pil. Andrzej Pussak *podpis na oryginale*