



MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 381/07

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący Komisji, przew. posiedzenia.....	LASEK Maciej
Członek Komisji.....	CICHONŃ Michał
Członek Komisji.....	FRĄTCZAK Dariusz
Członek Komisji.....	JEDYNAK Wiesław
Członek Komisji.....	KĘDZIERSKI Jerzy
Członek Komisji.....	ŁOJEK Edward
Członek Komisji.....	MAKOWSKI Tomasz

W dniu 18 września 2012 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała okoliczności zdarzenia samolotu Cessna 177RG, które miało miejsce 02 września 2007 r. podczas lądowania na lotnisku Warszawa-Babice [EPBC]. 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 podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Załoga samolotu w składzie pilot-instruktor i uczeń-pilot wykonywała lot szkolny w ramach szkolenia do uprawnień IR. Podczas podejścia do lądowania pojawił się problem z wypuszczeniem podwozia – załoga zdecydowała się na jego wypuszczenie sposobem awaryjnym. Po wykonaniu czynności awaryjnego wypuszczania podwozia sygnalizacja położenia podwozia wskazywała na jego prawidłowe wypuszczenie, jednak dla pewności załoga poprosiła kierownika lotów o jego wzrokowe sprawdzenie w trakcie niskiego przelotu nad kwadratem, po którym uzyskała informacje o prawidłowym położeniu podwozia. Lądowanie wykonane zostało na „dużych” klapach i z małą prędkością na pasie 28. W końcowej fazie dobiegu nastąpiło złożenie się przedniego podwozia, w wyniku czego obracające się śmigło uderzyło w nawierzchnię pasa. Dobieg samolotu „szorującego nosem” po pasie wyniósł ok. 50 m. W trakcie dobiegu załoga utrzymywała kierunek, odchylenie od kierunku dobiegu nastąpiło dopiero na jego ostatnich metrach. Nikt nie odniósł obrażeń.

Przyczyny incydentu lotniczego:

1. Awaria elektrycznego przełącznika chowania i wypuszczania podwozia w trybie normalnym, spowodowana wypaleniem styków w wyniku zużycia eksploatacyjnego,
2. Brak prawidłowego zablokowania przedniego podwozia na zamku w położeniu „wypuszczone” z powodu nie uzyskania właściwego ciśnienia w hydraulicznej instalacji wypuszczania podwozia podczas jego wypuszczania w trybie awaryjnym, czego najbardziej

prawdopodobnym powodem był spadek sprawności pompki hydraulicznej wskutek degradacji właściwości technicznych, spowodowanej czasem jej eksploatacji.

Komisja akceptuje działania profilaktyczne podjęte przez Użytkownika:

- 1. Omówienie zdarzenia ze wszystkimi pilotami wykonującymi loty u Użytkownika,**
- 2. Przeprowadzenie dodatkowych zajęć z procedur awaryjnego wypuszczania podwozia na eksploatowanych przez Użytkownika samolotach z chowanym podwoziem**
- 3. Zobowiązanie instruktorów szkolących na samolotach z chowanym podwoziem do egzekwowania od szkolonych wiedzy o procedurach awaryjnego wypuszczania podwozia na poszczególnych typach samolotów.**

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Nadzorujący badanie

inż. Tomasz Makowski *podpis na oryginale*