



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

Dot. zdarzenia nr: 703/10

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia,
Przewodniczący Komisji: dr inż. Maciej LASEK
Z-ca przewodniczącego Komisji: mgr inż. Jacek JAWORSKI
Sekretarz Komisji: mgr Agata KACZYŃSKA
Członek Komisji: dr inż. Michał CICHON
Członek Komisji: mgr inż. Edward ŁOJEK
Członek Komisji: inż. Tomasz MAKOWSKI
Członek Komisji: dr inż. Stanisław ŻURKOWSKI

W dniu 20 grudnia 2012 roku, podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez Użytkownika, wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego samolotu Piper PA-34-220T „Seneca III”, które wydarzyło się w dniu 20 lipca 2010 roku 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 uznała dostarczone informacje za wystarczające i podjęła decyzję o zakończenia badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Samolot wykonywał lot szkolny-doskonalący. Na pokładzie znajdował się szkolony pilot i instruktor. Zadaniem lotu były loty po kręgu związane z doskonaleniem techniki pilotażu samolotu wielosilnikowego, ze szczególnym uwzględnieniem poprawności wykonywania lądowania. Wykonano pięć lotów po kręgu. Lądowania odbywały się na pasie betonowym „10”. Piąte lądowanie odbyło się z lekkim przepadnięciem. Na dobiegu instruktor stwierdził przechylenie samolotu na prawe skrzydło i wyciek cieczy z amortyzatora prawej nogi podwozia głównego (zachlapana cieczą krawędź spływu prawego skrzydła). Po ostrożnym skośowaniu do hangaru samolot przekazano obsłudze technicznej. Po podniesieniu samolotu na podnośnikach stwierdzono: wyciek płynu z amortyzatora, ścięcie trzech śrub mocujących okucie podwozia do płatownia i pęknięcie nogi podwozia.

Na zakres uszkodzeń podwozia prawdopodobnie miało wpływ zużycie części spowodowane długotrwałą eksploatacją – ponad 5000 godzin nalogu (nieznana jest natomiast liczba lądowań, ponieważ w przejętej wraz z samolotem od poprzedniego właściciela dokumentacji brak było takiej informacji).

Przyczyna incydentu lotniczego:

błąd w technice pilotowania polegający na niewłaściwym planowaniu podejścia do lądowania, zbyt wysokim wyrównaniu i przeciągnięciu samolotu na wysokości $0,5 \div 1$ m.

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Nadzorujący badanie:

mgr inż. Jacek Jaworski *podpis na oryginale*