



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

Dot. zdarzenia nr: 82/12

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Z-ca Przewodniczącego Komisji, przew. posiedzenia.....	PUSSAK Andrzej
Sekretarz Komisji.....	KACZYŃSKA Agata
Członek Komisji.....	FRĄTCZAK Dariusz
Członek Komisji.....	KUCHCIŃSKI Tomasz
Członek Komisji.....	MAKOWSKI Tomasz
Członek Komisji.....	TARGALSKI Waldemar

W dniu 07 listopada 2012 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała okoliczności zdarzenia samolotu Cessna 525A, które miało miejsce 30 stycznia 2012 r. podczas wznoszenia po starcie z lotniska Bydgoszcz-Szwederowo [EPBY]. 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 na podstawie raportu końcowego nadesłanego przez Użytkownika samolotu.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Po rozpoczęciu lotu z 4 pasażerami do Bolonii [LIPE], podczas wznoszenia po starcie z lotniska Bydgoszcz-Szwederowo [EPBY], po schowaniu podwozia i klap, na poziomie ok. FL120 i przy prędkości ok. 180 KIAS wystąpiły cykliczne stuki/uderzenia powtarzające się co 3-4 s. Jednocześnie pojawiła się sygnalizacja HYD SYS ON i LDG GEAR UNLK. Kilkakrotnie powtarzane próby schowania podwozia nie powiodły się. Identyfikacja usterki przez załogę wykazała, że jedna z goleni podwozia nie jest zablokowana. Załoga w istniejących okolicznościach zdecydowała się na dalszy lot z wypuszczonym podwoziem (aby nie przeciwdziałać ciągłemu działaniu instalacji hydraulicznej) do Warszawy. Do Poznań Approach zgłoszono „PAN PAN PAN” i poproszono o wektorowanie do Warszawy. Pasażerowie zostali poinformowani o sytuacji. Podczas dalszego wznoszenia i lotu dokonano kontroli pozostałych systemów, by mieć pewność co do konfiguracji lądowania. Poinformowano ATC o statusie samolotu, ograniczeniu prędkości i o braku konieczności asysty podczas lądowania. Lądowanie i kołowanie przebiegało bez zastrzeżeń. Złamany hak zdemontowano i wysłano do wytwórcy, gdzie został przebadany. Badanie metalurgiczne haka wykazało pęknięcie zapoczątkowane zjawiskami zmęczeniowymi o charakterze wysokocyklicznym, które doprowadziło do zmniejszenia jego czynnego przekroju i przekroczenia naprężeń dopuszczalnych w materiale. Na haku prawego podwozia stwierdzono występowanie śladów korozji i mikropęknięcia – został on wymieniony.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Przyczyną incydentu było zmęczeniowo zapoczątkowane złamanie haka utrzymującego lewe podwozie główne w położeniu schowanym.

Działania profilaktyczne podjęte przez Użytkownika:

1. Przeprowadzono szczegółową kontrolę haka podwozia głównego prawego oraz podwozia przedniego. Stwierdzono, że hak podwozia głównego prawego zawiera ogniska korozyjne i podjęto decyzje o jego wymianie na nowy. Na haku podwozia przedniego wad nie stwierdzono.
2. Poinformowano o zdarzeniu pilotów oraz mechaników Blue Jet sp. z o.o.
3. Do czasu określenia przyczyn złamania haka polecono przeprowadzać szczegółowe sprawdzania wizualne haków lewego i prawego podwozia głównego co 300 godzin lotu.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Nadzorujący badanie

inż. Tomasz Makowski *podpis na uchwale*