



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

Dot. zdarzenia nr: 1533/11

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

| | |
|--|-------------------|
| Z-ca Przewodniczącego Komisji, przew. posiedzenia..... | PUSSAK Andrzej |
| Członek Komisji..... | CICHON Michał |
| Członek Komisji..... | FRĄTCZAK Dariusz |
| Członek Komisji..... | FYDRYCH Bogdan |
| Członek Komisji..... | KUCHCIŃSKI Tomasz |
| Członek Komisji..... | ŁOJEK Edward |
| Członek Komisji..... | MAKOWSKI Tomasz |

W dniu 20 lutego 2013 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała okoliczności zdarzenia samolotu Mooney M20TN, które miało miejsce 05 grudnia 2011 r. podczas lądowania na lotnisku LOWL. 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 przyjęła raport końcowy z badania zdarzenia przez Użytkownika samolotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas podejścia do lądowania na lotnisku LOWL (Linz, Austria) wystąpił brak sygnalizacji wypuszczonego i zablokowanego podwozia. Pilot odniósł wrażenie, że podwozie wyszło natomiast brak było informacji o zablokowaniu w pozycji wypuszczonej. Po kilku próbach chowania i wypuszczania podwozia pilot uzyskał sygnalizację wypuszczonego i zablokowanego podwozia. Lądowanie odbyło się na wszelki wypadek w asyście wozów strażackich. Podejrzewano prawdopodobne uszkodzenie stycznika elektrycznego systemu sygnalizacji położenia podwozia. Podczas przeglądu podwozia stwierdzono lekkie zniekształcenie (zgięcie) jednego z popychaczy systemu chowania i wypuszczania podwozia, który odpowiada za prawidłowe wypuszczenie i zablokowanie podwozia na zamkach oraz włączenie sygnalizacji położenia – odkształcenie to powodowało brak styku popychacza z czujnikiem elektrycznej sygnalizacji położenia podwozia. Powodem zniekształcenia popychacza był charakter eksploatacji samolotu – znaczny udział liczby lądowań na lotniskach trawiastych w ogólnej liczbie lądowań.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Brak styku popychacza odpowiadającego za prawidłowe wypuszczenie i zablokowanie podwozia na zamkach z czujnikiem elektrycznej sygnalizacji położenia podwozia wskutek lekkiego zniekształcenia (zgięcia) popychacza. Powodem zniekształcenia popychacza był charakter eksploatacji samolotu – znaczny udział liczby lądowań na lotniskach trawiastych w ogólnej liczbie lądowań.

Środki profilaktyczne podjęte przez Użytkownika:

1. Częstsze przeglądy techniczne stanu popychacza.
2. Konsultacje właścicieli i pilotów z organizacją obsługową zajmującą się utrzymaniem samolotu w stanie zdatności do lotu w celu zwrócenia baczniejszej uwagi na stan popychacza przy częstym użytkowaniu samolotu na nawierzchniach trawiastych.
3. Unikanie, w miarę możliwości, użytkowania samolotu z nawierzchni trawiastych.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Nadzorujący badanie

inż. Tomasz Makowski *podpis na oryginale*