



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

Dot. zdarzenia nr: 1418/12

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Z-ca Przewodniczącego Komisji, przew. posiedzenia.....	PUSSAK Andrzej
Członek Komisji.....	CICHONŃ Michał
Członek Komisji.....	FRĄTCZAK Dariusz
Członek Komisji.....	KUCHCIŃSKI Tomasz
Członek Komisji.....	MAKOWSKI Tomasz
Członek Komisji.....	RUTKOWSKI Ryszard

W dniu 08 maja 2013 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała okoliczności zdarzenia samolotu kategorii specjalnej PZL-111 Koliber 235, które miało miejsce 21 października 2012 r. podczas lądowania na lotnisku Olsztyn-Dajtki [EPOD]. 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 podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas lądowania, po przyziemieniu na podwozie główne a następnie przyziemieniu kółka przedniego przy prędkości ok. 35 MPH samolot opuścił nos i doszło do kontaktu pracującego śmigła z asfaltową nawierzchnią drogi startowej. Po zatrzymaniu samolotu stwierdzono zniszczenie śmigła oraz uszkodzenie podwozia przedniego, polegające na odłamaniu ucha mocowania amortyzatora od korpusu zwrotnicy podwozia przedniego. Pozbawiony swego dolnego zamocowania do podwozia amortyzator zaklinował się między półwidelcem podwozia a kołem w taki sposób, że pozostałym w dolnym węźle mocowania odłamanym od korpusu uchem tarł o nawierzchnię drogi startowej, co uchroniło samolot przed poważniejszymi uszkodzeniami. Zatrzymanie samolotu nastąpiło na odcinku ok. 9 m, z minimalną utratą kierunku w lewo o ok. 0,5 m. Pilot w porozumieniu z PKBWL wykonał dokumentację fotograficzną uszkodzeń samolotu i śladów na miejscu zdarzenia. Uszkodzone elementy podwozia zostały zdemontowane z samolotu i za wiedzą PKBWL dostarczone do organizacji wykonującej naprawę samolotu, która dokonała ich weryfikacji i przekazała do PKBWL jej wyniki.

Przyczyna zdarzenia:

Najbardziej prawdopodobną przyczyną incydentu było wystąpienie drgań bocznych podwozia (shimmy) wskutek nadmiernych luzów w dolnych węzłach mocowania goleni podwozia przedniego do kadłuba. Nie można też wykluczyć wpływu postępującego mikropęknięcia u nasady ucha na korpusie zwrotnicy podwozia przedniego, spowodowanego nadmiernie częstymi uderzeniami zderzaków na półwidelcu tego podwozia w wyniku manewrów na ziemi podczas przetaczania i hangarowania samolotu.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Komentarz komisji:

Należy przeprowadzać przeglądy 50-godzinne przedniego podwozia tego egzemplarza samolotu zawsze z wykorzystaniem podnośników, co umożliwi dostatecznie wczesne wykrycie niebezpiecznego przyrostu wartości luzów w węzłach mocowania podwozia przedniego do kadłuba (zwłaszcza węzłach dolnych).

Nadzorujący badanie

inż. Tomasz Makowski *podpis na oryginale*