



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Dot. zdarzenia nr: 1285/13

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

| | |
|---|---------------------|
| Przewodniczący Komisji, przew. posiedzenia..... | LASEK Maciej |
| Z-ca Przewodniczącego Komisji..... | JAWORSKI Jacek |
| Członek Komisji..... | FYDRYCH Bogdan |
| Członek Komisji..... | KUCHCIŃSKI Tomasz |
| Członek Komisji..... | LIPIEC Piotr |
| Członek Komisji..... | MAKOWSKI Tomasz |
| Członek Komisji..... | ŻURKOWSKI Stanisław |

W dniu 27 listopada 2013 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała okoliczności zdarzenia samolotu Cessna 172, które miało miejsce 14 sierpnia 2013 r. podczas lotu szkolnego w rejonie Serocka. 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 przyjęciu raportu Użytkownika i zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Po ok. 40 minutach od chwili startu z lotniska EPBC, w rejonie Serocka sprawdzane były umiejętności ucznia-pilota w symulowanej sytuacji odejścia na drugi krąg. Podczas wznoszenia przy prędkości ok. 65 kts na wysokości ok. 1600 ft w trakcie chowania klap z wychylenia 10° do położenia SCHOWANE rozległ się huk i wystąpiła utrata kierunku lotu w prawo z jednoczesnym przechyleniem na prawe skrzydło. Po ustabilizowaniu lotu przez pilota-instruktora zaobserwowane zostało wychylenie lewej klapy do położenia ok. 40°, przy czym wskaźnik położenia klap pokazywał SCHOWANE; w tej samej pozycji znajdował się również przełącznik sterowania klapami. Samolot dawał się utrzymać w locie poziomym na wysokości ok. 1600-1800 ft przy prędkości 57-85 kts i zachowywał kierunek lotu z lotkami wychylonymi na przechylenie maksymalnie w lewo oraz ze sterem kierunku wychylonym w lewo. Zespół napędowy pracował w zakresie swoich ograniczeń. Instruktor-pilot zawrócił na lotnisko EPBC i poprosił o asystę straży pożarnej podczas lądowania, które wykonał na pasie trawiastym na kierunku 28 bez dodatkowych konsekwencji. Samolot przekazano certyfikowanej organizacji obsługowej, która wykonała przegląd systemu sterowania klapami.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Przyczyną incydentu było uszkodzenie wyłącznika krańcowego w systemie sterowania klapami, powodujące nieprawidłowe działanie tego systemu, prowadzące do przeciążenia elementów sterowania, pęknięcia linki sterowania klapami i dalszych uszkodzeń.

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa lotniczego.

Nadzorujący badanie

inż. Tomasz Makowski *podpis na oryginale*