



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

Dot. zdarzenia nr: 1296/13

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący Komisji, przew. posiedzenia	LASEK Maciej
Sekretarz Komisji.....	KACZYŃSKA Agata
Członek Komisji.....	FRĄTCZAK Dariusz
Członek Komisji.....	KUCHCIŃSKI Tomasz
Członek Komisji.....	ŁOJEK Edward
Członek Komisji.....	MAKOWSKI Tomasz
Członek Komisji.....	OCHWAT Robert

W dniu 02 października 2013 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała okoliczności zdarzenia samolotu PZL M20-03 Mewa, które miało miejsce 30 sierpnia 2013 r. po starcie z lotniska Rzeszów-Jasionka [EPRZ]. 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 Użytkownika i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Po starcie podwozie samolotu nie schowało się pomimo odpowiedniego przestawienia i zablokowania dźwigni chowania podwozia. Po dwukrotnej próbie schowania podwozia pilot podjął decyzję powrotu na lotnisko startu, gdzie po dwukrotnej ocenie stanu podwozia przez obserwatorów z ziemi i przestawieniu dźwigni podwozia w położenie WYPUSZCZONE (prawidłowo potwierdzone sygnalizacją świetlną) wylądował bez deklarowania sytuacji niebezpiecznej. Stwierdzono nieprawidłowe działanie mikrowyłącznika, zapobiegającego włączeniu pompy hydraulicznej chowania podwozia podczas znajdowania się samolotu na ziemi (gdy amortyzatory są wciśnięte), spowodowany najprawdopodobniej podgięciem blaszki. Mikrowyłącznik wyregulowano, a po sprawdzeniu poprawności działania instalacji chowania i wypuszczania podwozia samolot dopuszczono do eksploatacji.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Usterka działania mikrowyłącznika zapobiegającego włączeniu pompy hydraulicznej chowania podwozia podczas znajdowania się samolotu na ziemi, spowodowana najprawdopodobniej podgięciem blaszki, skutkującym brakiem kontaktu styków mikrowyłącznika przy właściwym położeniu dźwigni sterowania podwoziem.

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Nadzorujący badanie

inż. Tomasz Makowski *podpis na oryginale*