



**Dot. incydentu nr: 974/14**

## **UCHWAŁA**

### **PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH**

Po rozpatrzeniu w dniu 17 grudnia 2014 r. przedstawionego przez Użytkownika raportu z badania zdarzenia lotniczego samolotu Piper PA-28R-201, które miało miejsce 02 lipca 2014 r. podczas lotu, 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 uchylającego dyrektywę 94/56/WE<sup>1</sup>**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych podjęła decyzję o przyjęciu raportu Użytkownika i o zakończeniu badania.

#### **Informacje/raport o zdarzeniu**

##### **Przebieg i okoliczności zdarzenia:**

Załoga w składzie instruktor-pilot i pilot-uczeń wykonywała lot szkolny do strefy w ramach przeszkolenia na nowy typ samolotu. Po starcie załoga zaobserwowała niewłaściwe wskazania sygnalizacji podwozia (przy położeniu dźwigni w pozycji „Schowane” świeciły się lampki koła lewego i prawego podwozia głównego wskazujące na jego wypuszczenie). Nastąpiło wybicie bezpiecznika automatycznego zabezpieczającego obwód elektropompy hydraulicznej chowania podwozia. Załoga przerwała zadanie i zgłosiła powrót do lotniska. Po włączeniu bezpiecznika pompy i przestawieniu dźwigni podwozia w pozycję DOWN nastąpiło wypuszczenie przedniej goleni, a sygnalizacja wskazywała na prawidłowe wypuszczenie i zablokowanie na zamkach całego układu podwozia (3 lampki zielone). Po wizualnym sprawdzeniu prawidłowości położenia podwozia przez obserwatorów z ziemi załoga wykonała bezpieczne lądowanie nie deklarując sytuacji w niebezpieczeństwie. W trakcie sprawdzania przez personel techniczny układu chowania i wypuszczania podwozia stwierdzono częściowe (ok. 1,5 cm) przesunięcie dźwigni awaryjnego wypuszczania podwozia w kierunku pozycji EMERGENCY DOWN. Samolot ustawiono na podnośnikach i przestawiono dźwignię awaryjnego wypuszczania podwozia w prawidłowe, krańcowe położenie. Następnie kilkakrotnie sprawdzono poprawność wypuszczania i chowania podwozia, nie znajdując żadnych nieprawidłowości. Stwierdzono, iż w wyniku częściowego przesunięcia dźwigni awaryjnego wypuszczania podwozia w kierunku pozycji EMERGENCY DOWN ciśnienie wytwarzane przez pompę hydrauliczną w układzie podwozia było trawione przez zawór awaryjnego wypuszczania podwozia, a ciągła praca

pompy doprowadziła do chwilowego przeciążenia instalacji elektrycznej i wybicia bezpiecznika automatycznego. Okoliczności przestawienia dźwigni podwozia w niewłaściwe położenie nie ustalono, zaleceń profilaktycznych nie formułowano.

**Przyczyna zdarzenia lotniczego:**

Częściowe, nie zauważone przestawienie dźwigni awaryjnego wypuszczania podwozia w kierunku położenia EMERGENCY DOWN w nieustalonych okolicznościach.

Komisja sformułowała następujące **zalecenie dotyczące bezpieczeństwa** (do realizacji przez Użytkownika samolotu):

Rozważyć uzupełnienie treści odpowiednich list kontrolnych Instrukcji Użytkownika w Locie stosowanej w procesie szkolenia o sprawdzenie właściwego położenia dźwigni awaryjnego wypuszczania podwozia w przypadku braku sygnalizacji schowania podwozia.

Podpis nadzorującego badanie

*podpis na oryginale*

---

<sup>1</sup> Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35