



**Dot. INCYDENTU LOTNICZEGO nr: 1376/14**

## **UCHWAŁA**

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

Po rozpatrzeniu w dniu 21 sierpnia 2014 r., przedstawionych przez zgłaszającego informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego samolotu Piper PA34 Seneca V, które wydarzyło się 13 sierpnia 2014 r. na lotnisku EPRJ, 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 uznała informacje zawarte w zgłoszeniu za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

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

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

*Załoga wykonywała lot szkolny IFR po trasie EPRJ-EPWA-EPGD-EPRJ. Lot na odcinkach EPRJ-EPWA oraz EPWA-EPGD przebiegał normalnie. Start oraz przelot z lotniska EPGD do macierzystego EPRJ również nie odbiegał od normy. W trakcie podejścia do lotniska EPRJ (RNAV (GNSS) Rwy 09), po przestawieniu dźwigni podwozia w pozycję "Wypuszczone" nie było reakcji ze strony układu hydraulicznego - lampki kontrolne pozostawały zgaszone oraz nie było słychać pracy układu. Czynność wypuszczania normalnego powtórzono trzykrotnie - bez skutku. Sprawdzono poprawność położenia bezpieczników (bezpieczniki włączone) oraz podjęto kolejną próbę normalnego wypuszczenia podwozia - bezskutecznie. Poinformowano o sytuacji wieżę w Rzeszowie, a załoga skierowała się bezpośrednio do pomocy RZE ze znizaniem do 2000ft AMSL celem zejścia poniżej pułapu chmur, wykonania procedury oczekiwania i wypuszczenia podwozia awaryjnie/grawitacyjnie. W dolocie do RZE załoga zauważyła lotnisko, a mając odpowiednio dużo czasu wypuściła podwozie grawitacyjnie zgodnie z procedurą awaryjną. Po stwierdzeniu prawidłowego wypuszczenia i zablokowania podwozia (wskazanie trzech zielonych lampek oraz obserwacja przedniej goleni w lusterku na gondoli silnika 1) załoga zdecydowała o kontynuowaniu podejścia z prostej do pasa 08 lotniska EPRJ. Lądowanie przebiegło bez problemów.*

##### **Przyczyny zdarzenia lotniczego:**

*Przyczyną niewypuszczenia podwozia było rozszczelnienie się instalacji hydraulicznej chowania/wypuszczania podwozia na połączeniu przewodu hydraulicznego z pompą*

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

hydrauliczną. Prawdopodobnie w trakcie lotu nastąpiła powolna utrata płynu hydraulicznego wymuszająca pracę pompy hydraulicznej, a w efekcie przegrzanie i wyłączenie układu z pracy. Po usunięciu nieszczelności na połączeniu sprawdzono poprawność działania układu na podnośnikach - działa poprawnie.

Podjęte przez użytkownika **działania profilaktyczne:**

Wykonano serię lotów, w których usterka nie powtórzyła się. Przynajmniej raz w roku użytkownik przeprowadza obowiązkowe szkolenia teoretyczne oraz ćwiczenia praktyczne (na podnośnikach), z zakresu procedur awaryjnego wypuszczania podwozia odpowiedniego dla danego typu (PA28 i PA34), wszystkim pilotom wykonującym loty na danym typie. Zaistniałe zdarzenie potwierdza celowość takich ćwiczeń i zostanie omówione z załogami OKL.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Podpis nadzorującego badanie

*podpis na oryginale*