



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

Dot. zdarzenia nr: 294/11

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia,

Przewodniczący Komisji:

dr inż. pil. dośw. Maciej LASEK

Zastępca Przewodniczącego Komisji:

mgr inż. Jacek JAWORSKI

Sekretarz Komisji:

mgr Agata KACZYŃSKA

Członkowie Komisji:

mgr inż. Edward ŁOJEK

inż. Tomasz MAKOWSKI

mgr inż. inst. pil. Ryszard RUTKOWSKI

W dniu 26 września 2012 r. podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała, przedstawione przez właściciela statku powietrznego informacje o wynikach przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego samolotu Piper PA-32 Saratoga, które wydarzyło się w dniu 8 kwietnia 2011 r., na lotnisku Katowice-Muchowiec – EPKM. 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 uznała informacje za wystarczające i podjęła decyzję o zakończenia badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Samolot Piper PA-32 Saratoga wykonywał lot z Katowic Muchowca EPKM do Bydgoszczy EPBY. Około 3 minuty po starcie nastąpiła awaria Stormscope. Zresetowanie przyrządu nie przywróciło jego działania. Pilot prowadził nawigację w kierunku punktu GIRLU będąc na łączności z Kontrolerem APP KK sekt. KT. W trakcie wymiany korespondencji również radiostacja pokładowa uległa wyłączeniu. Pilot wyłączył awionikę i próbował uruchomić tylko radiostację pokładową w celu poinformowania służb ruchu lotniczego o zaistniałej sytuacji, ale bez powodzenia. Jedynie na moment udało się włączyć transponder z kodem 7600. Pilot podjął decyzję o powrocie do lotniska startu.

Lot odbywał się zgodnie z przepisami VFR i ciągłą widocznością terenu. Próby wypuszczenia podwozia nie powiodły się. Na lotnisku Muchowiec pilot wykonał dwa niskie przejścia.

Przez telefon otrzymał informację, że podwozie nie wyszło. Krążąc nad lotniskiem, pilot powtarzał kilkakrotnie kolejno procedurę awaryjnego wypuszczania podwozia, ale bezskutecznie.

W tych okolicznościach pilot podjął decyzję o lądowaniu na trawiastej części lotniska ze schowanym podwoziem. Samolot przyziemił na kierunku 23, w konfiguracji gładkiej. W końcowej fazie dobiegu samolot utracił kierunek w prawo, zatrzymując się z odchyleniem około 70° od kierunku przyziemienia, o godzinie 8.30 UTC.

W wyniku inspekcji na miejscu zdarzenia ustalono uszkodzenie śmigła, końcówki kolektora wydechowego oraz niewielkie uszkodzenie pokrycia kadłuba od spodu. Szczegółowe badania warsztatowe wykryły uszkodzenie regulatora napięcia.

Pilot oraz czterech pasażerów nie odnieśli obrażeń i o własnych siłach opuścili kabinę.

Przyczyna incydentu lotniczego:

nieprawidłowe wykonanie procedury awaryjnego wypuszczania podwozia po spadku napięcia elektrycznego spowodowanego uszkodzeniem regulatora napięcia.

Okoliczności sprzyjające zaistnieniu incydentu lotniczego:

Nieznajomość instrukcji użytkowania samolotu w locie w zakresie czynności dotyczących awaryjnego wypuszczania podwozia w przypadku spadku napięcia w instalacji elektrycznej samolotu.

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Nadzorujący badanie:

mgr inż. Ryszard Rutkowski *podpis na oryginale*