



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

Dot. zdarzenia nr: 619/12

## **UCHWAŁA**

**Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:**

Przewodniczący posiedzenia:	dr inż. Maciej Lasek
Członek Komisji:	dr inż. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	inż. Robert Ochwat
Członek Komisji:	mgr inż. Ryszard Rutkowski
Członek Komisji:	mgr inż. Waldemar Targalski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 28 listopada 2012 r. okoliczności zdarzenia lotniczego z udziałem samolotu TECNAM P2006T, które wydarzyło się w dniu 18 czerwca 2012 r., 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 przekazane przez użytkownika za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

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

Samolot wykonujący lot szkolny (egzamin LKE), wykonał lot z EPLL do EPLL. Po 3h35 lotu i wykonaniu 12 podejść z wypuszczonym podwoziem, samolot wykonał kolejnych kilka podejść do lądowania z niskim przelotem, za każdym razem wypuszczając podwozie bez problemów. Podczas trzeciego, będącego jednocześnie ostatnim planowanym lądowaniem samolotu, nie zaświeciła się lampka wypuszczenia/zablokowania przedniej goleni podwozia. Załoga podjęła więc kilkukrotną próbę jego ponownego schowania i wypuszczenia. Po nieudanych próbach załoga zastosowała procedurę awaryjnego wypuszczania podwozia, jednak i ta nie przyniosła oczekiwanego rezultatu. Samolot wykonał niskie przejście nad pasem celem dokonania obserwacji podwozia przez dyżurnego portu. Stwierdzono wysunięte podwozie do około połowy koła. Po kilku bezskutecznych próbach przeciążenia samolotu celem wypuszczenia podwozia grawitacyjnie, załoga podjęła decyzję o lądowaniu na pasie trawiastym w łożu wiatru. Lądowanie odbyło się bez większych problemów, samolot zatrzymał się podparty na części dziobowej. Po podniesieniu samolotu stwierdzono jedynie ubytki warstwy lakieru na nosowej części kadłuba i klapach zamykających podwozie oraz niewielkie odkształcenie ich zawiasów.

### **Przyczyna incydentu lotniczego:**

Badanie incydentu prowadził użytkownik samolotu oraz jego producent. Według raportu producenta, przyczyną incydentu była niewłaściwa regulacja dodatkowego układu blokującego przednią goleni.

**Okolicznością sprzyjającą** zdarzeniu było bardzo wrażliwe na regulację rozwiązanie techniczne zastosowane do blokowania przedniej goleni podwozia.

**Podjęte przez producenta samolotu działania profilaktyczne:**

- 1) wprowadzono uzupełnienie do Instrukcji obsługi technicznej zawierające szczegółową procedurę sprawdzania oraz regulacji układu wypuszczania i blokowania przedniej goleni.
- 2) opracowano nowe rozwiązanie konstrukcyjne mechanizmu blokującego goleń przedniego podwozia (Service Bulletin No 104).

**Informacja uzupełniająca:** początkowo biuletyn serwisowy SB 104 był wydany przez producenta jako zalecany (nieobowiązkowy). W dniu 18 grudnia 2012 r. wydano kolejną edycję biuletynu ze wskazaniem wykonania zawartych w nim czynności jako obowiązkowe.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

**Nadzorujący badanie**

dr inż. Maciej Lasek: *podpis na oryginale*