



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

Dot. zdarzenia nr: 670/12

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Z-ca Przewodniczącego Komisji, przew. posiedzenia.....	PUSSAK Andrzej
Członek Komisji.....	FRĄTCZAK Dariusz
Członek Komisji.....	FYDRYCH Bogdan
Członek Komisji.....	ŁOJEK Edward
Członek Komisji.....	MAKOWSKI Tomasz
Członek Komisji.....	ŻURKOWSKI Stanisław

W dniu 04 lipca 2012 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez Aeroklub Orłąt w Dęblinie okoliczności zdarzenia samolotu Piper PA-34-200T Seneca II zn. rozp. SP-GKA, które wydarzyło się 25 czerwca 2012 r. po wylądowaniu na lotnisku w Dęblinie [EPDE].

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas wykonywania piątego lądowania w serii lotów egzaminacyjnych, po przyziemieniu na pasie betonowym zapaliła się czerwona lampka sygnalizująca nie zablokowanie przedniego podwozia na zamkach, a następnie przednie podwozie samoczynnie schowało się, w wyniku czego doszło do uszkodzenia samolotu. Po wypuszczeniu podwozia przed lądowaniem sygnalizacja położenia była prawidłowa. Dnia 27.06.2012 samolot poddano inspekcji wykonanej przez licencjonowanego mechanika, w wyniku której stwierdzono, że najbardziej prawdopodobną przyczyną incydentu jest nieprawidłowe wyregulowanie łącznika trzymającego dolny zastrzał podwozia. Podczas inspekcji doszło do ponownego samoczynnego schowania się przedniej goleni. Na samolocie w tym roku była wykonywana naprawa kratownicy przedniego podwozia. Sprawdzenie tego elementu jest wykonywane przy przeglądzie 100FH na płatowcu.

Działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i uznała, iż:

Przyczyną incydentu, polegającego na złożeniu się przedniego podwozia po przyziemieniu, było zużycie eksploatacyjne mechanizmu chowania i wypuszczania przedniego podwozia, przyspieszone wskutek częstego kołowania i manewrów na nierównych i nieutwardzonych nawierzchniach oraz nieodpowiednia regulacja mechanizmu chowania i wypuszczania przedniego podwozia, wskutek niedostosowania obsługi do warunków użytkowania podwozia.

Komisja akceptuje działania profilaktyczne podjęte przez Zgłaszającego:

Biorąc pod uwagę datę produkcji samolotu, wskazany jest by po pracach naprawczych związanych z podwoziem, a szczególnie po wymianie lub naprawie kratownicy przedniego podwozia skrócić czas do następnego przeglądu z 100FH do np.: 50FH.

Zalecenie Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

Ponieważ analogiczne zdarzenia powtarzają się w Polsce od lat na samolotach typu Piper z podobnie rozwiązaniem układem kinematycznym chowania i wypuszczania podwozia, eksploatowanych na lotniskach trawiastych (gdzie udział kołowania samolotu po powierzchniach nieutwardzonych jest znaczny a do rozregulowania kinematyki układu dochodzi częściej i wcześniej) oraz biorąc pod uwagę, iż samolot SP-GKA jest najdłużej użytkowanym w Polsce samolotem typu Piper z tak zaprojektowanym układem kinematycznym chowania i wypuszczania podwozia, Komisja zaleca Urzędowi Lotnictwa Cywilnego rozpatrzenie wprowadzenia dyrektywy zdatności dla użytkowanych w Polsce samolotów typu Piper z podobnie rozwiązaniem układem kinematycznym chowania i wypuszczania podwozia, nakazującej skrócenie okresów międzyprzeglądowych tego układu ze 100FH do 50FH.

Podpisy komisji

Z-ca Przewodniczącego Komisji	PUSSAK Andrzej	<i>podpis na oryginale</i>
Członek Komisji	FRĄTCZAK Dariusz	<i>podpis na oryginale</i>
Członek Komisji	FYDRYCH Bogdan	<i>podpis na oryginale</i>
Członek Komisji	ŁOJEK Edward	<i>podpis na oryginale</i>
Członek Komisji	MAKOWSKI Tomasz	<i>podpis na oryginale</i>
Członek Komisji	ŻURKOWSKI Stanisław	<i>podpis na oryginale</i>