

**KOMUNIKAT NR 134  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 2 grudnia 2008 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 343/07**

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup

przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 12 sierpnia 2007 r. na samolocie Piper PA-34-200T Seneca II, pilotowanym przez pilota samolotowe-

go, zawodowego instruktora, lat 47, oraz ucznia-pilota, lat 31, klasyfikuję do kategorii:

**„Czynnik techniczny”**

w grupie przyczynowej **„Błędy produkcyjne – T9”**.

**2. Opis okoliczności wypadku:**

Pilot-instruktor z uczniem-pilotem wykonywał loty szkolne po kręgu. W trakcie wykonywania lądowania przez ucznia-pilota, po przyziemieniu podczas dobiegu, instruktor-pilot stwierdził, że samolot zaczyna ściągać w prawo z jednoczesnym przechyleniem na skrzydło. Instruktor-pilot przejął sterowanie samolotem, dał pełną moc i ponownie wystartował. Po starcie, podwozie zostało schowane, o czym świadczyło zgaśnięcie trzech zielonych lampek. Instruktor-pilot wydał polecenie uczniowi-pilotowi wykonania procedury ponownego lądowania. Po wypuszczeniu podwozia zgasty zielone lampki świadczące o wysuniętym i zablokowanym podwoziu, jednak w trakcie dobiegu, sytuacja ściągnięcia samolotu z jednoczesnym przechyleniem na prawe skrzydło powtórzyła się. Instruktor-pilot ponownie wykonał start samolotu, zgłaszając zaistniałą sytuację do Służby Informacji Powietrznej (AFIS) i, wraz z uczniem-pilotem, podjął procedurę awaryjnego wypuszczania podwozia. Szef Lotniskowej Służby Informacji Powietrznej, powiadomił o zaistniałej sytuacji kierownika szkolenia ośrodka (HT), który przybył wraz z dyrektorem na „Wieżę” lotniska i przystąpił do konsultacji z załogą zaistniałego stanu awaryjnego. Wszystkie czynności wykonywane zgodnie z Instrukcją Użytkowania w Locie przez załogę samolotu, a konsultowane z wieżą nie przynosiły pozytywnego rezultatu. Polecono załodze „wykonać niski przelot na wysokości TWR”, podczas którego stwierdzono, że prawa goleń podwozia jest niezablokowana, odchyłona do tyłu samolotu około 20-30° z jednoczesnym

skręceniem około 20° w kierunku kadłuba. W zaistniałej sytuacji podjęto decyzję lądowania na pasie awaryjnym (trawiastym) bez podwozia. W trakcie lotu załogi, związanym z wypracowaniem paliwa, Szef AFIS powiadomił o mającym nastąpić awaryjnym lądowaniu samolotu: Straż Pożarną, Pogotowie Ratunkowe, Policję, Delegaturę Południowo-Wschodnią Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz zarządzającego lotniskiem. Po przybyciu służb ratowniczych zezwolono załodze na wykonanie lądowania awaryjnego bez podwozia. Lądowanie nastąpiło na trawiastym, awaryjnym pasie lądowań. Załoga opuściła statek powietrzny nie ponosząc żadnych obrażeń.

**3. Przyczyna wypadku:**

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL” ustaliła, że przyczyną wypadku było zniszczenie tylnego okucia czopu goleni prawego podwozia głównego, stanowiącego zamocowanie podwozia do tylnego dźwigara skrzydła, w wyniku występowania wad materiałowych powstałych na etapie produkcji.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku były:

- eksploatacja samolotu w ekstremalnych warunkach szkolenia lotniczego;
- znaczny udział eksploatacji (w tym zwłaszcza kołowania) z nawierzchni trawiastej.

**4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:**

- 4.1.** Pilnie rozważyć dokonanie sprawdzenia stanu okuć mocowania podwozia na samolotach typu Piper PA-34 Seneca i PZL M-20 Mewa, użytkowanych w Polsce.
- 4.2.** O wypadku PKBWL powiadomiła wytwórcę samolotu – firmę New Piper Aircraft (USA).