

**KOMUNIKAT NR 2
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 8 stycznia 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 415/08

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 5 lipca 2008 r., na samolocie TS-8 Bies, pilotowanym przez pilota samolotowego zawodowego, lat 35, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik techniczny”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot wykonywał lot treningowy po kręgu samolotem TS-8 Bies. Po starcie, pilot wykonał czynności do schowania podwozia, lecz na elektrycznym sygnalizatorze położenia podwozia zapaliły się lampki kontrolne: trzy zielone i czerwona sygnalizująca schowanie podwozia przedniego. Według informacji z ziemi, uzyskanej po niskim przelocie, podwozie było schowane. Próby wypuszczenia podwozia nie przynosiły skutku. Przednie podwozie nie zajmowało położenia w pozycji „wypuszczone” i nie powiodły się próby ponownego schowania. Nieprawidłowe położenie podwozia potwierdzono z ziemi, podczas kilku niskich przelotów. Próba wypuszczenia podwozia przy pomocy awaryjnej instalacji pneumatycznej również się nie powiodła. Po przybyciu na lotnisko służb ratowniczych (straż pożarna i pogotowie ratunkowe), pilot wykonał awaryjne łą-

dowanie na trawiastym pasie. Lądowanie odbyło się w opadzie deszczu, przy nie w pełni wypuszczonym podwoziu. Samolot po przyziemieniu, na skutek złożenia się podwozia głównego (z powodu braku ciśnienia w instalacji pneumatycznej) i urwaniu się podwozia przedniego, uległ poważnym uszkodzeniom. Pilot nie odniósł obrażeń.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego było zerwanie z zamocowania mikrowyłącznika WK-44 elektrycznej sygnalizacji położenia podwozia przedniego „Wypuszczone” oraz jego przemieszczenie się i zaklinowanie między zastrzałem górnym a dźwignią blokowania podwozia przedniego, spowodowane najprawdopodobniej zastosowaniem nieprawidłowej nakrętki (niesamohamownej lub zużytej samohamownej).

Wpływ na zaistnienie zdarzenia mógł też mieć wysoki poziom drgań pierwszego silnika zabudowanego na samolocie.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

- Sprawdzić stan zamocowania mikrowyłącznika WK-44 elektrycznej sygnalizacji, położenia podwozia przedniego „Wypuszczone”, na wszystkich znajdujących się w użytkowaniu samolotach TS-8 Bies.

- W przypadku odbudowy statków powietrznych w kategorii specjalnej, przy zastosowaniu rozwiązań technicznych innych niż w konstrukcji oryginalnej, przeprowadzić szczegółową analizę wpływu tego rozwiązania na bezpieczeństwo lotu.

5. Zalecenia profilaktyczne i działania Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

- #### 5.1. Właścicielom odbudowywanych statków powietrznych w kategorii specjalnej, przypomina się o obowiązku każdorazowego zażycia w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego, wszelkich zmian wprowadzanych do oryginalnej dokumentacji technicznej. Wykazanie spełnienia szczegółowych wymagań technicznych w zakresie tych zmian, w tym również analiza ich wpływu na bezpieczeństwo lotów, należy do wnioskującego.

Wprowadzanie modyfikacji do oryginalnych konstrukcji jest objęte przepisami zawartymi w „Tymczasowych zasadach sprawdzania zdatności statków powietrznych budowanych w pojedynczych egzemplarzach” – Obwieszczenie Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 8 lipca 2006 r. (Dziennik ULC nr 7 z dnia 8 lipca 2006 r. rozdział 4 *Modyfikacje* § 39-43).

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński