

Warszawa, dnia 20 marca 2017 r.

Poz. 408

**KOMUNIKAT NR 390  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 20 marca 2017 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego nr 895/2011**

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. 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 Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. **Incydent lotniczy**, który wydarzył się w dniu 23 lipca 2013 r. na samolocie Cessna 172RG, klasyfikując do kategorii:

**"Czynnik techniczny"  
w grupie przyczynowej: "T3 – Podwozie i ogumienie",  
"T11 – Uszkodzenie systemów hydraulicznych".**

**2. Opis okoliczności incydentu lotniczego:**

Skrócony opis zdarzenia powstał na podstawie raportu końcowego przesłanego przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych, zwaną dalej „PKBWL”, do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Po starcie o godz. 11:05 do kolejnego lotu po kręgu z uczniem, podczas chowania podwozia instruktor usłyszał w tylnej części kabiny z lewej strony niepokojące trzaski i po chwili stwierdził, że czerwona lampka sygnalizatora pracy pompy hydraulicznej nie zgasała. W trakcie pierwszego zakrętu otrzymał drogą radiową informację, że podwozie nie schowało się całkowicie. Goleń prawego podwozia głównego wyglądała na schowaną, natomiast goleń lewego podwozia głównego wisiała w pośrednim położeniu. Próby wypuszczania podwozia sposobem zasadniczym i awaryjnym oraz próby schowania podwozia nie powiodły się. Po analizie sytuacji oraz po konsultacjach ze służbą naziemną podjęte zostały próby zablokowania podwozia przez zmiany położenia samolotu w powietrzu, które również nie dały rezultatu. Zapas paliwa w samolocie był znaczny i uznano za konieczne jego zużycie przed podjęciem próby lądowania awaryjnego, co dało czas na przygotowanie się służb naziemnych do spodziewanej akcji ratowniczej. O godzinie 14:15 instruktor podjął ostateczną próbę zablokowania goleni lewego podwozia głównego na zamku w położeniu wypuszczonym: uchylił lewe drzwi kabiny, wychylił się (zabezpieczony częściowo pasami bezpieczeństwa) i ręką dopchnął goleń do zablokowania na zamku. Próba ta powiodła się – sygnalizacja podwozia pokazała podwozie wypuszczone (trzy zielone lampki). Podczas tej operacji samolot był pilotowany przez ucznia. Organizacja akcji ratowniczej z udziałem straży pożarnej, karetki pogotowia, śmigłowca sanitarnego i grupy awaryjnej dobiegała w tym czasie końca. Po przybyciu śmigłowca sanitarnego z lotniska Lublin-Radawiec, o godz. 14:54 instruktor wylądował bez problemów i bez widocznych uszkodzeń samolotu. PKBWL powiadomiono o zdarzeniu telefonicznie na ok. 2,5 godz. przed lądowaniem samolotu. W wyniku przeglądu

instalacji chowania i wypuszczania podwozia stwierdzono uszkodzenie hydraulicznego siłownika chowania i wypuszczania goleni lewego podwozia głównego P/N 9882015-2.

**3. Przyczyna incydentu lotniczego:**

- 1) Rozregulowanie kinematyki układu chowania i wypuszczania podwozia głównego wskutek zużycia eksploatacyjnego.
- 2) Zużycie oraz pęknięcie korpusu lewego hydraulicznego siłownika chowania i wypuszczania podwozia głównego wskutek rozregulowania kinematyki układu chowania i wypuszczania, a także wskutek prób siłowego awaryjnego ręcznego zablokowania podwozia na zamku.

**4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:**

PKBWL po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie wydała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

**Piotr Samson**