



# PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

## Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>2818/18</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<i>Incydent</i>			
Data zdarzenia:	<i>29 sierpnia 2018r</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>Poznań(EPPO)</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>Samolot, Tecnam 2006T</i>			
Dowódca SP:	<i>Pilot zawodowy CPL(A)</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	3
Nadzorujący badanie:	<i>Roman Kamiński</i>			
Podmiot badający:	<i>Użytkownik</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>Nie wyznaczono</i>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<i>Informacja o zdarzeniu/raport/</i>			
Zalecenia:	<i>NIE</i>			
Adresat zaleceń:	<i>Nie dotyczy</i>			
Data zakończenia badania:	<i>27 listopada 2018r.</i>			

### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Dnia 29 sierpnia 2018r., załoga wykonywała lot szkolny IFR. Celem lotu było wznowienie umiejętności pilotażowych pilota przed egzaminem na przedłużenie uprawnień IR oraz ME. Załoga wykonała trzy podejścia treningowe nad lotniskiem Zielona Góra – Babimost EPZG. Podczas każdego podejścia sygnalizacja wypuszczenia podwozia pokazywała zablokowanie wszystkich trzech goleni, każde podejście odbywało się bez lądowania – odejście na drugi krąg. Po zakończeniu ćwiczeń nad EPZG załoga powróciła nad EPPO celem wykonania jednego podejścia VOR na pas 10 z touch and go oraz jednego kręgu VFR do pełnego lądowania. Podczas podejścia do touch and go sygnalizacja wskazywała na zablokowanie wszystkich goleni podwozia. Po wykonaniu kręgu nadlotniskowego oraz po przestawieniu dźwigni podwozia w pozycji „wypuszczone” sygnalizacja wskazała zablokowanie jedynie podwozia głównego. Załoga zauważyła brak wskazania zablokowania przedniego podwozia. Pomimo kilkukrotnego przestawienia dźwigni podwozia na „wypuszczone” oraz „schowane” nie udało się uzyskać

wskazania zablokowania przedniego podwozia. Załoga przeprowadziła procedurę awaryjnego wypuszczenia podwozia, która nie przyniosła skutku. O tym fakcie została natychmiast poinformowana Wieża Poznań Ławica. Załoga poprosiła o niski przelot nad pasem oraz o obserwację wysunięcia przedniego podwozia przez Dyżurnego Portu. Po przelocie została przekazana informacja od Dyżurnego o częściowym wysunięciu przedniego podwozia. Załoga przekazała Wieży prośbę o awaryjne lądowanie z asystą. O godzinie 17.27 UTC nastąpiło lądowanie na lotnisku EPPO, przednie podwozie zamknęło się po przyziemieniu. Załoga bezpiecznie opuściła pokład samolotu o własnych siłach a samolot został odholowany na PPS 1. Podczas badań stwierdzono, że uszkodzeniu uległ wspornik amortyzatora przedniej nogi(rys.1) Uszkodzenie polegało na wygięciu wspornika oraz urwaniu w miejscu mocowania do dolnego łącznika. Ponadto ustalono, że podczas manewrowania samolotem na ziemi mogły wystąpić przypadki przekraczania dopuszczalnego kąta wychylenia wozidła od położenia centralnego wynoszącego 20° w każdą stronę.



Rys.1 Widok uszkodzonego wspornika amortyzatora przedniej nogi. Kolor biały-miejsce wygięcia wspornika; kolor czerwony- przerwane połączenia wspornika z dolnym łącznikiem; kolor zielony-sworzeń dolnego łącznika.

**Przyczyna zdarzenia:**

Przyczyną zdarzenia było uszkodzenie (wygięcie) wspornika amortyzatora przedniej nogi oraz urwanie w miejscu jego mocowania do dolnego łącznika, co spowodowało podczas wypuszczania podwozia zablokowanie się przedniej nogi na osłonach podwozia. Prawdopodobną przyczyną uszkodzenia wspornika było niewłaściwe manewrowanie samolotem na ziemi przy użyciu wozidła, którego kąt wychylenia od położenia centralnego nie powinien przekraczać 20° w każdą stronę.

**Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:**

Omówiono z personelem latającym zasady manewrowania samolotem na ziemi przy wykorzystaniu wozidła.

**Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa :**

Nie sformułowano.

**Komentarz Komisji:**

Nie sformułowano.

---

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Roman Kamiński	