



Jedynym celem badania jest zapobieganie wypadkom i incyidentom lotniczym.

Komisja nie orzeka o winie i odpowiedzialności. Badanie jest niezależne i odrębne w stosunku do wszelkich postępowań sądowych lub administracyjnych.

Wykorzystywanie uchwały do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incyidentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

z dnia 29 grudnia 2023

w sprawie **poważnego incydentu lotniczego**

2023/0022

NUMER ZDARZENIA

Samolot Cessna C-172 RG; SP-WLF

22 maja 2023 r; EPCD

Uchwała została wydana na podstawie informacji znanych Komisji w dniu jej podjęcia.

Uchwała przedstawia okoliczności zdarzenia lotniczego jego przyczyny, czynniki sprzyjające oraz zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, jeżeli zostały wydane.



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
ul. Nowy Świat 6/12, 00-497 Warszawa



kontakt@pkbwl.gov.pl



Telefon alarmowy 24 h: +48 500 233 233



<https://www.pkbwl.gov.pl>

Po analizie dokumentów przedstawionych PKBWL, działając na podstawie art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. 2002 Nr 130 poz. 1112, z późn. zm.) oraz § 18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz.U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), Komisja uznała wyniki badań przedstawione w raporcie końcowym podmiotu prowadzącego badanie za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

1. Przebieg zdarzenia:

W dniu 22 maja 2023 r. załoga samolotu Cessna C-172 RG, SP-WLF (instruktor wraz z uczniem), realizowała loty szkolne w ramach programu do uzyskania licencji CPL(A) w OKL PANS w Chełmie. Loty odbywały się na lotnisku Deputycze Królewskie (EPCD). Załoga po starcie wykonywała swój pierwszy krąg nadlotniskowy. Uczeń, podczas przygotowania konfiguracji samolotu do lądowania, po trzecim zakręcie, przesunął dźwignię wypuszczania podwozia w dolną pozycję. Instruktor potwierdził wzrokowo wypuszczenie goleni podwozia głównego po swojej (prawej) stronie. W tym samym czasie uczeń stwierdził brak wypuszczonej goleni podwozia głównego po swojej (lewej) stronie, o czym poinformował instruktora. Załoga zauważyła również komunikat na wyświetlaczu PFD¹ o awarii podwozia „Gear Fault”, oraz brak sygnalizacji poprawnego zablokowania podwozia. Załoga powróciła do strefy pilotażowej, gdzie kilkakrotnie podejmowała próbę wypuszczenia podwozia, a następnie wykonała procedurę awaryjnego wypuszczenia podwozia zgodnie z checklistą. Załoga zgłosiła zaistniałą sytuację przez radio i wykonała przelot nad drogą startową w celu wizualnego potwierdzenia awarii podwozia przez osoby znajdujące się na ziemi. Po niskim przelocie, kierujący lotami potwierdził, że lewa główna goleń podwozia zwisa pod samolotem w nieprawidłowej pozycji. Załoga wykonała ponowny odlot do strefy pilotażu, gdzie podjęła próby ręcznego zablokowania lewej goleni podwozia głównego. Po nieudanych próbach załoga podjęła decyzję o lądowaniu bez wypuszczonego podwozia na trawiastej drodze startowej. Konsultując swoje zamiary z kierującym lotami, załoga wykonała próbne podejście do drogi startowej 36L, a następnie wykonała pełny krąg oraz bezpieczne lądowanie bez wypuszczonego podwozia. Lądowanie nastąpiło o godzinie 13:38 UTC. Po zatrzymaniu załoga bezpiecznie opuściła samolot.

2. Przyczyna zdarzenia:

Przyczyną zdarzenia było pęknięcie okucia montażowego siłownika hydraulicznego układu wypuszczania i chowania lewej goleni podwozia głównego.

¹ PFD – podstawowy wyświetlacz lotu (ang. primary flight display)

3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

- 1) Przyspieszone zużycie eksploatacyjne silownika wynikające z użytkowania samolotu w procesie szkolenia, co skutkowało zwiększoną liczbą cykli wypuszczania i chowania podwozia niż w samolotach w normalnej eksploatacji,
- 2) Zaniedbania obsługowe polegające na zbyt rzadkim badaniu silowników podwozia w poszukiwaniu pęknięć w stosunku do charakteru eksploatacji samolotu (szkolenie) oraz stosowaniu innej metody wykrywania pęknięć niż ta ujęta w programie obsługi samolotu.

4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane/zrealizowane przez podmiot badający:

Organizacja szkoleniowa przed wykonywaniem lotów na samolocie Cessna 172RG uzyskuje informacje od właściciela statku powietrznego dotyczące ostatnich badań silowników oraz informacji o występowaniu twardych lądowań na tym samolocie, a następnie podejmuje dalsze decyzje dotyczące wykonywania lotów.

5. Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie określono.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....

(podpis na oryginale)

.....

(podpis na oryginale)