



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

### Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>521/15</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<b>INCYDENT</b>			
Data zdarzenia:	<b>14 kwietnia 2015 r.</b>			
Miejsce zdarzenia:	<b>EPWA</b>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<b>Samolot PIAGGIO, P180 Avanti II</b>			
Znak rozpoznawczy SP:	<b>-</b>			
Użytkownik / Operator SP:	<b>-</b>			
Dowódca SP:	<b>Nie dotyczy</b>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Nadzorujący badanie:	<b>Andrzej Pussak</b>			
Podmiot badający:	<b>Użytkownik</b>			
Skład zespołu badawczego:	<b>nie wyznaczano</b>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<b>Informacja o zdarzeniu (Raport)</b>			
Zalecenia:	<b>NIE</b>			
Adresat zaleceń:	<b>NIE DOTYCZY</b>			
Data zakończenia badania:	<b>13 listopada 2015 r.</b>			

#### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 14.04.2015 r. załoga dyżurna Samolotowego Zespołu Transportowego otrzymała zlecenie na wykonanie lotu ratowniczego między szpitalnego po trasie EPWA-EPSC. Podczas kołowania pilot przeprowadził sprawdzenie układu „steering”- sterowania przednim kołem. Po wykonaniu wszystkich procedur pilot stwierdził brak możliwości sterowania przednim kołem. Celem ostatecznego potwierdzenia wyżej wymienionej niesprawności, II pilot wykonał próbę sterowania skrzętem przedniego koła potwierdzając brak możliwości jego sterowania. W związku z powyższym,

kapitan podjął decyzję o przerwaniu zadania i powrocie do bazy wykonując manewr tzw. różnicowego hamowania podczas wykonywania zakrętów samolotem. Podczas wykonywania wyżej opisanego manewru, kapitan zauważył występujące trudności w wykonywaniu zakrętów o małym promieniu oraz pojawiające się wibracje dochodzące z okolicy przedniego koła. Po zatrzymaniu samolotu II pilot ponownie sprawdzając napięcie „steering’u” do przedniego koła stwierdził, że sworzeń łączący system sterowania z kołem przednim wypadł z tulei, co było przyczyną braku możliwości sterowania przednim kołem. Drugi pilot połączył układ sterowania za pomocą sworznia oraz zabezpieczył możliwość jego ponownego wysunięcia za pomocą kołka zabezpieczającego stanowiącego integralną część sworznia. Podczas kołowania do próby silników, nie stwierdzono nieprawidłowości w działaniu systemu sterowania przednim kołem. Zaplanowane zadanie zostało wykonane zgodnie ze zleceniem bez uwag.

### **Przyczyny zdarzenia lotniczego:**

**Przyczyną zaistniałego zdarzenia był nieprawidłowy montaż sworznia łączącego jarzmo siłownika skrętu koła z golenią, polegający na płytkim wsunięciu sworznia w gniazdo zakończenia jarzma siłownika skrętu.**

Okoliczność sprzyjająca:

Niedokładne wykonanie przeglądu przedlotowego, podczas którego nie został zauważony nieprawidłowy montaż sworznia.

**Działania profilaktyczne** podjęte przez podmiot badający:

Z zaistniałym zdarzeniem zapoznano personel operacyjny SZT oraz personel techniczny obsługujący samoloty Piaggio P180 Avanti ze zwróceniem szczególnej uwagi na dobór i zapewnienie właściwego oświetlenia podczas wykonywania czynności obsługowych w nocy oraz na przypomnienie o konieczności precyzyjnego wykonania czynności kontrolnych po każdym zakończonym zadaniu.

### **Propozycje zmian systemowych:**

1. Opracować i wprowadzić do:

a) instrukcji zakładowej Piaggio180 Avanti I i II STANDARD OPERATION PROCEDURES w dziale 3.2.1 FORWARD WING AND NOSE SECTION (SOP. NP. 3.3)w punkcie STEERING CONNECTING PIN PREFLIGHT uwagę, nakazującą sprawdzenie prawidłowego zabezpieczenia położenia sworznia poprzez pociągnięcie za jeden z końców kołka zabezpieczającego przedmiotowy sworzeń przed jego wysunięciem;

b) instrukcji zakładowej nr ON 01/10 HAN-06-02-00 zapisu dotyczącego określenia czynności dla poszczególnych osób biorących udział w procedurze wyhangarowania/zahangarowania samolotu Piaggio p 180.

2. W celu zapewnienia prawidłowego położenia sworznia w jarzmie łączącym siłownik skrętu z golenią, oznaczyć na kolor czerwony dolną część sworznia na długości odpowiadającej

prawidłowemu montażowi. Nieprawidłowy montaż będzie odsłaniał naturalny kolor sworznia, co będzie stanowiło oznakę nieprawidłowego montażu.

3. Ponadto, w celu zapewnienia dodatkowej kontroli wykonania podłączenia/rozłączenia układu sterowania podczas wyhangarowania/zahangarowania samolotu, umieścić czerwoną taśmę na wodzidle za pomocą szybko rozłącznego mocowania.

Podczas odłączenia wodzidla, osoba odpinająca wodzidło od podwozia będzie zobowiązana do poprawnego zainstalowania sworznia i upewnienia się, czy montaż jest prawidłowy oraz umocowania na wodzidle uprzednio odpiętą od sworznia taśmę.

W przypadku podłączania wodzidla do samolotu, osoba wykonuje wyżej wymienione czynności w odwrotnej kolejności, tj. po podłączeniu wodzidla do podwozia, odpina od wodzidla czerwoną taśmę i mocuje ją do uprzednio wyjątego sworznia z jarzma łączącego siłownik skrętu z golenią.

#### **Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

---

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Andrzej Pussak	<i>podpis na oryginale</i>