



Jedynym celem badania jest zapobieganie wypadkom i incydentom 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 incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

z dnia 12 sierpnia 2024

w sprawie **poważnego incydentu lotniczego**

2024-0011

NUMER ZDARZENIA

Piper Pa-44 180T, SP-MIS

4 marca 2024 r., EPMO

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. Puławska 125, 02-707 Warszawa



Adres do korespondencji:
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 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 i analiza zdarzenia

W dniu 4 marca 2024 r. o godzinie 10:55 LMT, podczas podejścia do lądowania na lotnisku EPMO, załoga samolotu Piper Pa-44 180T o znakach rozpoznawczych SP-MIS stwierdziła brak sygnalizacji wypuszczenia przedniego podwozia. Pilot samolotu podjął decyzję o schowaniu podwozia i ponownym jego wypuszczeniu, jednakże po tym zabiegu nadal pozostał brak sygnalizacji wypuszczenia przedniego podwozia. W zaistniałej sytuacji pilot samolotu poinformował TWR EPMO o problemie i załoga wykonała niski przelot nad pasem, podczas którego kontrolerzy potwierdzili brak wypuszczenia goleni przedniego podwozia. Po przelocie skierowano samolot do strefy celem zdiagnozowania problemu.

W strefie wykonano bezskutecznie kilkanaście prób wypuszczenia podwozia, po czym zdecydowano się na jego awaryjny zrzut, który również nie doprowadził do zablokowania goleni przedniego podwozia w pozycji wypuszczonej. Załoga postanowiła zużyć nadmiar paliwa w trakcie lotu w strefie, a następnie wykonać lądowanie awaryjne.

Podczas dalszego lotu prowadzono kolejne próby wypuszczenia i zablokowania podwozia. Podczas jednej z prób pompa hydrauliczna na krótki czas przestała działać. Po chwili pompa wznowiła działanie, a kolejna próba wypuszczenia i zablokowania podwozia zakończyła się powodzeniem.

Poinformowano TWR o wypuszczeniu podwozia i zdecydowano się na przelot nad drogą startową, celem wizualnego sprawdzenia. Obserwator potwierdził wypuszczenie podwozia, po czym załoga wylądowała na DS 08 EPMO bez następstw.

2. Przyczyna zdarzenia

Awaria mechaniczna układu wypuszczania i chowania przedniej goleni podwozia samolotu polegająca na wystąpieniu nieprawidłowego tarcia w układzie, zablokowaniu mechanizmu, oraz zanieczyszczenie łożysk mechanizmu.

3. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zrealizowane przez podmiot badający

Zdemontowano z samolotu mechanizm chowania przedniego podwozia, całość wyczyszczono, zamontowano nowy komplet łożysk mechanizmu oraz nowe tuleje i śruby. Sprężyny wahaczy przedniego koła zębatego wymieniono na nowe.

Wszystkie tuleje i mechanizm chowania przedniego podwozia zostały ponownie nasmarowane. Przeprowadzono regulację przełączników wskazań wypuszczania i chowania przedniego podwozia. Ponownie wyregulowano tuleję dolnego mocowania przedniego podwozia.

4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Nie określono.

Nadzorujący badanie

.....

(podpis na oryginale)

Przewodniczący Komisji

.....

(podpis na oryginale)