



MINISTERSTWO TRANSPORTU,  
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ  
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 530/09

## UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Z-ca Przewodniczącego Komisji, przew. posiedzenia.....	PUSSAK Andrzej
Sekretarz Komisji.....	KACZYŃSKA Agata
Członek Komisji.....	FRĄTCZAK Dariusz
Członek Komisji.....	KUCHCIŃSKI Tomasz
Członek Komisji.....	MAKOWSKI Tomasz
Członek Komisji.....	TARGALSKI Waldemar

W dniu 07 listopada 2012 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała okoliczności zdarzenia samolotu Cessna 177RG, które miało miejsce 16 lipca 2009 r. podczas lądowania na lotnisku Warszawa-Babice [EPBC]. Działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych podjęła decyzję o zakończeniu badania na podstawie informacji zawartych w zgłoszeniu zdarzenia.

### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Załoga samolotu w składzie pilot-instruktor i uczeń-pilota wykonywała lot szkolny w ramach przeszkalania ucznia-pilota na nowy typ samolotu. W rejonie Modlina, po zmniejszeniu prędkości i wypuszczeniu „małych” klap oraz podwozia załoga stwierdziła, iż nie zapaliła się lampka sygnalizująca wypuszczenie i zablokowanie podwozia. Sprawdzone zarówno lampki sygnalizacyjnej – okazała się dobra. Próby chowania i ponownego wypuszczania podwozia powtórzono kilkakrotnie (łącznie z manewrem „dynamicznego wspomagania” wypuszczania podwozia). Przeprowadzono procedurę awaryjnego wypuszczania podwozia, w trakcie której stwierdzono, że liczba ruchów ręczną pompką awaryjnego wypuszczania podwozia znacznie (2-3-krotnie) przekroczyła liczbę podawaną w Instrukcji Użytkownika w Locie. Lampka sygnalizacji położenia podwozia nadal nie świeciła. Wykonano powrót nad lotnisko Warszawa-Babice informując o zaistniałej sytuacji Babice-Radio oraz Babice-Informacja, gdyż w tym czasie loty odbywał Aeroklub Warszawski. Wykonano niski przelot nad „kwadratem” – kierujący lotami instruktor stwierdził, że podwozie wygląda na prawidłowo wypuszczone. W trakcie kolejnego kręgu związanego z procedurą prawidłowego podejścia do lądowania kontynuowano zwiększanie ciśnienia w instalacji awaryjnego wypuszczania podwozia przy użyciu pompki ręcznej. W efekcie uzyskano zaświecenie lampki sygnalizacyjnej i (jak się okazało) prawidłowe wypuszczenie i zablokowanie podwozia. Lądowanie wykonano na trawie z klapami wychylonymi na maksymalny kąt i przy minimalnej prędkości. Lądowanie i kołowanie do hangaru odbyło się bez przeszkód.

Informacja dodatkowa: Ten sam samolot na tym samym lotnisku miał już podobne zdarzenie (381/07), którego przyczynami były *awaria elektrycznego przełącznika chowania i wypuszczania podwozia w trybie normalnym, spowodowana wypaleniem styków w wyniku zużycia eksploatacyjnego* oraz *spadek sprawności pompki hydraulicznej wskutek degradacji właściwości technicznych, spowodowanej czasem jej eksploatacji.*

**Przyczyny incydentu lotniczego:**

- 1. Przyczyny nie zadziałania elektrycznego systemu wypuszczania podwozia nie ustalono.**
- 2. Przyczyną trudności w awaryjnym wypuszczeniu podwozia był spadek sprawności pompki hydraulicznej wskutek degradacji właściwości technicznych, spowodowanej czasem jej eksploatacji.**

Komisja sformułowała następujące **zalecenia dotyczące bezpieczeństwa dla Użytkownika samolotu\***:

- 1) Wobec zaawansowanego wieku samolotu wykonywać na nim dodatkowe sprawdzenie elektrycznej instalacji chowania i wypuszczania podwozia oraz awaryjnej instalacji wypuszczania podwozia co 100 godzin lotu, wraz z pełną próbą funkcjonalną.**
- 2) Dokonać przeglądu hydraulicznej instalacji awaryjnego wypuszczania podwozia, wymienić ręczną pompkę hydrauliczną i te elementy układu, które wykazują objawy degradacji spowodowanej czasem eksploatacji.**

**Nadzorujący badanie**

inż. Tomasz Makowski *podpis na uchwale*

\* - zgodnie z art. 18 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dz. U. UE. L z 2010 r., nr 295 poz. 35) w przeciągu 90 dni od dnia otrzymania niniejszego dokumentu należy przesłać do Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych informacje o działaniach, które podjął lub których podjęcie rozważa, oraz w stosownych przypadkach o czasie potrzebnym na ich zakończenie, a w przypadku gdy działań nie podjęto – o przyczynach ich niepodjęcia.