



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ**
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 749/10

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia:	dr inż. Maciej Lasek
Sekretarz Komisji:	mgr Agata Kaczyńska
Członek Komisji:	mgr inż. Edward Łojek
Członek Komisji:	dr inż. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 29 sierpnia 2012 r., okoliczności zdarzenia lotniczego z udziałem samolotu EV-97 Eurostar, które wydarzyło się w dniu 22 lipca 2010 r. podczas lądowania w EPPR, **działając na podstawie** ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo Lotnicze (Dz. U. z 2012 r., poz. 933), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała informacje przekazane przez użytkownika za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Samolot wykonywał przelot z EPBC do EPPR. Lot przebiegał bez zakłóceń. Lądowanie w EPPR odbyło się na pasie trawiastym na kierunku 280°. W trakcie lądowania panowały warunki bezwietrzne, lądowanie wykonano poprawnie. Pod koniec dobiegu, zgodnie z zaleceniem ze startu szybowcowego o skołowaniu w prawo, pilot wcisnął hamulce w celu dostosowania prędkości kołowania do zakrętu. W tym momencie samolot zaczął lekko się obracać w prawo, po czym oparł się końcówką skrzydła o trawę, obrócił się jeszcze trochę i zatrzymał. Po oględzinach okazało się, że w wyniku pęknięcia śruby mocującej goleń, prawe podwozie główne odpadło i zostało na pasie lądowania. Oględziny pasa w miejscu przyziemienia i kołowania nie wykazały żadnych dziur lub większych nierówności. Samolot ręcznie ściągnięto z pasa.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Pęknięcie śruby jarzma mocującego prawą goleń do płatowca na skutek zmęczenia lub wady materiałowej co spowodowało oddzielenie się goleni.

Podjęte przez użytkownika działania profilaktyczne

O zdarzeniu poinformowano producenta samolotu.

Komisja nie zaproponowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Nadzorujący badanie

dr inż. Maciej Lasek: