



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

Dot. zdarzenia nr: 828/10

## UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący Komisji, przew. posiedzenia.....	LASEK Maciej
Członek Komisji.....	CICHON Michał
Członek Komisji.....	JAWORSKI Jacek
Członek Komisji.....	KĘDZIERSKI Jerzy
Członek Komisji.....	KUCHCIŃSKI Tomasz
Członek Komisji.....	MAKOWSKI Tomasz

W dniu 04 października 2012 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała okoliczności zdarzenia samolotu Diamond DA-42 TwinStar, które miało miejsce 07 sierpnia 2010 r. podczas lądowania na lotnisku Dęblin [EPDE]. 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.

### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas podejścia do lądowania na lotnisku docelowym (Radom-Piastów, EPRP) niemożliwe było wypuszczenie prawego podwozia głównego. Pilot zdecydował się lądować awaryjnie na lotnisku Dęblin (EPDE) po zużyciu paliwa. Lądowanie awaryjne wykonał na trawiastej części pola wzlotów lotniska Dęblin, ze schowanym podwoziem i wyłączonymi silnikami oraz minimalną pozostałością paliwa. Uszkodzenia samolotu minimalne. W trakcie oględzin po podniesieniu samolotu stwierdzono zerwanie łącznika (MLG JOINT D60-3217-23-5X\_1) układu kinematyki chowania i wypuszczania prawego podwozia głównego, co spowodowało zablokowanie koła podwozia o krawędź luku. W trakcie przeglądu przedstartowego nie stwierdzono występowania tej usterki. Podczas kołowania i rozbiegu oraz chowania podwozia na początku lotu zakończony incydentem żadne zjawisko nie wzbudziło zastrzeżeń pilota.

### Przyczyna incydentu lotniczego:

**Przyczyną zdarzenia było zerwanie łącznika (MLG JOINT D60-3217-23-5X\_1) układu kinematyki chowania i wypuszczania prawego podwozia głównego z nieustalonego powodu. Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

### Nadzorujący badanie

inż. Tomasz Makowski (*podpis na oryginale*)