



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

Dot. zdarzenia nr: 518/12

## UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący Komisji, przew. posiedzenia.....	LASEK Maciej
Członek Komisji.....	JEDYNAK Wiesław
Członek Komisji.....	LIPIEC Piotr
Członek Komisji.....	ŁOJEK Edward
Członek Komisji.....	MAKOWSKI Tomasz
Członek Komisji.....	ŻURKOWSKI Stanisław

W dniu 14 września 2012 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała okoliczności zdarzenia samolotu Zlin Z-526F, które miało miejsce 27 maja 2012 r. podczas holowania szybowca z lotniska Ostrów-Michałków [EPOM]. 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 holowania szybowca pilot szybowca przekazał przez radio, że podwozie samolotu nie schowało się całkowicie. Pilot samolotu otrzymała z ziemi komendę wypuszczenia i ponownego schowania podwozia – bez pozytywnego skutku. Po wyczepieniu szybowca procedura wypuszczania podwozia została powtórzona – również bezskutecznie. Zastosowana została awaryjna procedura wypuszczania podwozia – podwozie wysunęło się całkowicie, lecz nie zablokowało na zamkach (o czym świadczyła sygnalizacja świetlna i położenie sygnalizatorów mechanicznych). Pilot podjęła próbę „wbicia” podwozia na zamki przez wytworzenie dodatkowego przeciążenia, co dało efekt w postaci zapalenia się sygnalizacji zablokowania podwozia na zamkach, potwierdzony wizualnie z ziemi po dwukrotnym przejściu samolotu nad drogą startową lotniska na małej wysokości. Lądowanie zostało wykonane z wyłączeniem iskrowników na wysokości wyrównania, przyziemienie i dobieg odbyły się prawidłowo. Po lądowaniu dokonano pierwszego przeglądu samolotu, który nie dał podstaw do określenia przyczyny zdarzenia. Samolot dopuszczono do przelotu na macierzyste lotnisko z wypuszczonym podwoziem. Na lotnisku macierzystym ponowiono przegląd i w jego wyniku wymieniono stycznik LUN 3157-7 w instalacji elektrycznej chowania i wypuszczania podwozia.

### Przyczyna incydentu lotniczego:

**Awaria stycznika LUN 3157-7 w instalacji elektrycznej chowania i wypuszczania podwozia z nieustalonego powodu.**

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

### Nadzorujący badanie

inż. Tomasz Makowski *podpis na oryginale*