



**Dot. INCYDENTU nr: 927/14**

## **UCHWAŁA**

### **PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH**

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 13 listopada 2014 r., przedstawionych przez Dział bezpieczeństwa lotniczego i operacji lotniczych Polskich Zakładów Lotniczych Sp. z o. o. informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego z udziałem samolotu M-28, które miało miejsce w dniu 25 czerwca 2014 r. na lotnisku EPML, 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 uchylającego dyrektywę 94/56/WE<sup>1</sup>**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

#### **Informacje/raport o zdarzeniu**

##### **Przebieg i okoliczności zdarzenia:**

W dniu 25 czerwca 2014 r statek powietrzny PZL M28-02W nr. rej. SP-DDA został przygotowany do wykonywania treningu przed lotem pokazowym. Wystawiono formularz Pokładowego Dziennika Technicznego nr 28014013.

Załoga po wykonaniu przeglądu przedlotowego oraz próby naziemnej, wykonała kołowanie na pas startowy z czynnościami przygotowawczymi do startu. Po starcie załoga wykonała 20 minutowy trening przed pokazem. Po zakończeniu lotu, dział bezpieczeństwa produktu i operacji lotniczych poprosił, zgodnie z obowiązującymi procedurami w Polskich Zakładach Lotniczych Spółka z o. o. o odczyt parametrów lotu z kasety rejestratora SSFDR. Po dokonaniu deszyfracji odczytano przekroczenie maksymalnych współczynników manewrowych obciążeń, które wyniosły  $N_z \max 3.66 g$ . Instrukcja Użytkowania w Locie PZL M 28 określa dopuszczalne maksymalne współczynniki obciążeń w locie  $N_z +3g$  w manewrach z schowanymi klapami, a wypuszczonymi klapami  $N_z +2g$ .

<sup>1</sup> Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

### **Przyczyny zdarzenia lotniczego:**

**Nieprecyzyjne zapisy w Instrukcji Użytkowania w Locie PZL M28 dotyczące dopuszczalnego współczynnika przeciążeń z minimalną masą statku powietrznego podczas lotu pokazowego, który wykonywany jest na granicy ograniczeń eksploatacyjnych z minimalną masą startową podczas lotów pokazowych.**

### **Działania profilaktyczne podjęte przez PZL:**

- Omówiono z załogą potencjalną przyczynę zaistniałego incydentu, zwracając uwagę na zapisy w Instrukcji Użytkowania w Locie PZL M28.
- Wykonano przegląd statku powietrznego zgodnie z instrukcją postępowania po przekroczeniu ograniczeń.
- Opracowano i wprowadzono do użytku przez załogi Polskich Zakładów Lotniczych dokument DD/O/W/72/14 „Wyznaczenie dopuszczalnego współczynnika przeciążeń Nz samolotu PZL M28 05 w zależności od jego masy.

### **Propozycje zmian systemowych:**

- W procesie szkolenia teoretycznego i praktycznego załóg PZL M 28 zwrócić uwagę na zaistniały incydent.

### **Zalecenia profilaktyczne Komisji:**

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Podpis nadzorującego badanie

*podpis na oryginale*

