

**KOMUNIKAT NR 55
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 23 sierpnia 2011 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 484/08

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 23 lipca 2008 r., na samolocie Piper Pa-28 R-200 Arrow, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik techniczny”

w grupie przyczynowej: **„Uszkodzenie systemu hydraulicznego – T11”.**

2. Opis okoliczności wypadku:

Podczas lotu trasowego w 10 minucie lotu nastąpiło samoczynne wyłączenie się autopilota, brak wskazań transpondera oraz utrata łączności radiowej. Pilot podjął decyzję o lądowaniu na najbliższym lotnisku. Pilot podjął próbę wypuszczenia podwozia, po stwierdzeniu braku właściwego efektu usiłował wypuścić je awaryjnie. Nie mając informacji o położeniu podwozia pilot lądował na pasie betonowym tego lotniska, jak się okazało bez wypuszczonego podwozia.

Pilot, lat 52, licencja PPL(A) z uprawnieniem SEP(L). Nalot całkowity 952 godzin, nalot na typie, na którym zaistniało zdarzenie 810 godzin.

Warunki meteorologiczne w czasie zdarzenia nie miały wpływu na jego przebieg.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczynami wypadku lotniczego były:

- niezidentyfikowana przez pilota awaria zasilania elektrycznego samolotu, co spowodowało brak napędu pompy instalacji hydraulicznej podwozia, a tym samym brak możliwości jego wypuszczenia w trybie normalnym;
- niewłaściwe wykonanie procedury wypuszczenia podwozia w trybie awaryjnym w wyniku, czego nastąpiło lądowanie ze schowanym podwoziem.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL zaakceptowała, zastosowane przez użytkownika, następujące środki profilaktyczne:

- szczegółowe zapoznanie się przez pilotów, instruktorów i kadrę techniczną Ośrodka ze zdarzeniem oraz okresowe sprawdzanie, co 50 godzin, mechanizmu awaryjnego wypuszczania podwozia;
- objaśniać i demonstrować działanie mechanizmów awaryjnego wypuszczania podwozia w tym typie samolotu przez instruktorów praktycznego szkolenia w trakcie szkolenia pilotów.

Ponadto PKBWL w raporcie końcowym umieściła następujący komentarz:

„Komisja zwraca uwagę, że podjęcie decyzji lądowania ze schowanym podwoziem na betonowej drodze startowej, szczególnie z pracującym silnikiem, zamiast na nawierzchni trawiastej stanowiło zagrożenie i zwiększyło zakres uszkodzeń statku powietrznego”.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński