

Warszawa, dnia 17 listopada 2016 r.

Poz. 190

**KOMUNIKAT NR 132
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 16 listopada 2016 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 1739/2014

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. 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 Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. **Incydent lotniczy**, który wydarzył się w dniu 26 września 2014 r. na samolocie Piper PA-34 Seneca, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik techniczny"
w grupie przyczynowej: "T5 – Uszkodzenie konstrukcji".**

2. Opis okoliczności incydentu lotniczego:

Skrócony opis zdarzenia powstał na podstawie raportu końcowego przesłanego przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych, zwaną dalej „PKBWL” do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Po przyziemieniu na betonowej drodze startowej „30” (drugie lądowanie z serii) po przyziemieniu przedniego podwozia nastąpiło jego samoczynne schowanie się. Według zgodnych oświadczeń załogi sygnalizacja położenia podwozia przed lądowaniem była sprawna i pokazywała prawidłowe wypuszczenie i zablokowanie podwozia (trzy lampki zielone). W wyniku samoczynnego schowania się podwozia uległa uszkodzeniu przednia część kadłuba, pokrywy luku podwozia przedniego i oba śmigła. Doszło do nagłego zatrzymania silników. Po uniesieniu przedniej części kadłuba przednie podwozie wysunęło się i zablokowało na zamku. Samolot za zgodą PKBWL przemieszczono do hangaru. Według otrzymanych telefonicznie informacji, użytkownik przekazał samolot do zbadania przyczyny zdarzenia i dokonania naprawy firmie Aero-Modlin sp. z o.o., dokąd samolot został dostarczony lotem z wypuszczonym i zablokowanym podwoziem, po usprawnieniu polegającym na wymianie silników i śmigieł. W trakcie dalszych prac nad samolotem stwierdzono, że węzeł mocowania podwozia na przedniej wrędze kadłuba utracił sztywność i wykazuje cechy uszkodzeń zmęczeniowych, podobnie jak cała przednia wręga kadłuba. Stan taki wymagał opracowania naprawy specjalnej, czego wykonanie Aero-Modlin sp. z o.o. zamierzała podjąć w konsultacji z posiadaczem Certyfikatu Typu samolotu, który jednak nie podjął nawiązanego kontaktu w tej sprawie do chwili opracowania niniejszego raportu (były jednak sugestie zakończenia użytkowania samolotu). Właściciel samolotu konsekwentnie nalega na dokonanie jego naprawy.

Samolot PA-34 Seneca SP-GKA wyprodukowany w 1974 r. jest pierwszym samolotem tego typu, jaki znalazł się w użytkowaniu w Polsce. W trakcie 40-letniego użytkowania (do chwili zdarzenia) ulegał już kilkakrotnie analogicznym zdarzeniom, związanym z samoczynnym składaniem się przedniego podwozia (po raz pierwszy latem 1976 r.). Jest to najprawdopodobniej związane ze znacznym udziałem użytkowania

samolotu z lotnisk trawiastych i lotnisk o nawierzchniach nieutwardzonych, przynajmniej we wczesnej fazie jego wykorzystywania w Polsce.

3. Przyczyna incydentu lotniczego:

Zmęczenie konstrukcji spowodowane zużyciem eksploatacyjnym.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie wydała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

p.o. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Samson