

Warszawa, dnia 17 listopada 2016 r.

Poz. 201

**KOMUNIKAT NR 143
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 16 listopada 2016 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 2418/2016

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 10 września 2016 r. na samolocie Diamond DA20-A1 Katana, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik techniczny"
w grupie przyczynowej: "T3 – Podwozie i ogumienie"
oraz
"Czynnik organizacyjny"
w grupie przyczynowej: "O10 – Obsługa techniczna".**

2. Opis okoliczności incydentu lotniczego:

W dniu 10.09.2016 r. pilot-instruktor samolotowy wykonywał kolejny lot przeszkalając pilota z licencją PPL(A) na samolot DA20-A1. Wcześniej latał on na wersji C1, więc przeszkolenie polegało głównie na zapoznaniu z różnicami wynikającymi z zastosowanego innego silnika. Około godz. 17:30, podczas końcowej fazy rozbiegu do kolejnego startu z pasa trawiastego 24, załoga poczuła w kabinie lekkie szarpnięcie, po czym dalszy rozbieg odbył się bez przeszkód. Po oderwaniu SP, załoga otrzymała przez radio informację, że urwała się prawa owiewka podwozia głównego. Operator wyciągarki, nad którą przelatywali, podał przez radio informację, że według niego podwozie wygląda na nieuszkodzone. Przy „kwadracie” szybowcowym załoga wykonała niski przelot, po którym otrzymała dodatkowe potwierdzenie, że podwozie poza brakiem owiewki wygląda na nienaruszone. Lądowanie przebiegło bez problemów. Wykonana inspekcja naziemna resztek owiewki pozostających przy prawej goleni podwozia oraz części znalezionych na lotnisku wykazała, że odkręciły się mniejsze śruby mocujące i cała owiewka trzymała się tylko na śrubie głównej, na przedłużeniu osi koła. Mocowanie to było niewystarczające i spowodowało urwanie owiewki. Podczas kontroli owiewki koła lewego, jedna ze śrub okazała się już poluzowana. Odkręcono tę owiewkę oraz owiewkę koła przedniego. Po wykonaniu dodatkowego przeglądu SP i upewnieniu się, że odpadająca owiewka nie spowodowała żadnych uszkodzeń płatowca, kontynuowano dalsze loty już bez owiewek kół samolotu.

Użytkownik SP dodatkowo stwierdził, że zarówno śruby, jak i podkładki sprężyste nie były dedykowanymi do tych owiewek. Zdecydowano, że do czasu wyjaśnienia zdarzenia, samolot będzie wykonywał loty bez owiewek.

3. Przyczyna incydentu lotniczego:

Niewłaściwe dokręcenie śrub mocujących owiewkę koła podwozia głównego, co doprowadziło do ich odkręcenia się i urwania owiewki.

Okoliczność sprzyjająca:

Użycie niewłaściwych śrub i podkładek sprężystych w mocowaniu owiewki.

Działania profilaktyczne podjęte przez użytkownika statku powietrznego:

Omówiono zdarzenie z osobą dokręcającą owiewki, że dalsze loty wykonywane są bez owiewek.

W przypadku powrotu do lotów z owiewkami kół, piloci wykonujący loty tym samolotem zostaną uczuleni na dokładną kontrolę przedlotową dokręcenia owiewek podwozia.

4. Zalecenia profilaktyczne Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące bezpieczeństwa:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie wydała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

p.o. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Samson