

Warszawa, dnia 10 lutego 2017 r.

Poz. 121

**KOMUNIKAT NR 118  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 9 lutego 2017 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego nr 1714/2013**

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. **Incident lotniczy**, który wydarzył się w dniu 21 lutego 2012 r. na samolocie Embraer E170-100, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik ludzki"**  
**w grupie przyczynowej: "H2 – Brak kwalifikacji"**  
**oraz**  
**"Czynnik organizacyjny"**  
**w grupie przyczynowej: "O2 – System szkolenia".**

**2. Opis okoliczności incydentu lotniczego:**

Skrócony opis zdarzenia powstał na podstawie raportu końcowego przesłanego przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Załoga w składzie pilot-uczeń i instruktor-pilot wykonywała lot szkolny do uzyskania uprawnień IR/ME nad lotniskiem EPRZ. Podczas podejścia do lądowania na lotnisku EPML o godz. 18:15 LMT, po przestawieniu dźwigni podwozia w położenie wypuszczone trzy zielone lampki sygnalizacyjne potwierdziły jego prawidłowe wypuszczenie i zablokowanie. Po przyziemieniu samolot pochylił się na nos, doszło do kontaktu kadłuba i pracujących śmigieł z nawierzchnią drogi startowej. Załoga wyłączyła silniki i zgłosiła sytuację do Mielec-informacja, przypuszczając, iż doszło do schowania przedniego podwozia. Na miejsce zdarzenia przybyły samochody służb lotniskowych. Z przeprowadzonej analizy zdarzenia wynika, że lądowanie odbyło się „na przednie koło”, co spowodowało przeciążenie i pęknięcie mocowania przegubowego siłownika hydraulicznego podwozia przedniego. Było to wynikiem braku reakcji szkolonego pilota i instruktora na zmianę momentu pochylającego, wywołana wychyleniem klap do lądowania i zdławieniem mocy silników oraz położeniem środka ciężkości zbliżonym do przedniego w fazie wytrzymania. W konsekwencji doszło do przyziemienia na przednie podwozie, co doprowadziło do jego uszkodzenia i złożenia oraz dalszych skutków w postaci uszkodzenia śmigieł i przedniej części kadłuba jak również gwałtownym zatrzymaniem silników. Przypadki tego typu zdarzeń na samolotach PA-34 Seneca i licencyjnym PZLM-20 Mewa miały miejsce już wielokrotnie.

**3. Przyczyna incydentu lotniczego:**

- błąd szkolonego pilota polegający na przyziemieniu pod nieprawidłowym kątem;

- brak reakcji instruktora na sytuację zaistniałą podczas przyziemienia.

**Okoliczności sprzyjające:**

Lekkie pochylenie drogi startowej w kierunku wschodnim (tj. w kierunku lądowania), co może w warunkach nocnych stwarzać wrażenie zbyt dużego kąta podejścia podczas lądowania.

**Działania profilaktyczne podjęte przez użytkownika:**

Omówiono przebieg zdarzenia z instruktorami i mechanikami, zwracając uwagę na konieczność dodatkowej kontroli instruktora, który wykonuje loty na typach PA-34/PZL M-20 po dłuższej przerwie, wypełnionej lataniem na typach samolotów o innej projekcji, na wpływ wychylenia klap, położenia środka ciężkości oraz wpływ zaniku momentu żyroskopowego po zmniejszeniu mocy silników na moment pochylający samolotu w fazie wytrzymania przy lądowaniu. Zwrócono również uwagę na konieczność wnikliwego sprawdzania mocowania elementów zawieszenia podwozia bezpośrednio przed lotem.

**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.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

**Piotr Samson**