



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Dot. zdarzenia nr: 616/13

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia, Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Jacek Jaworski
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	mgr inż. Jerzy Kędzierski
Członek Komisji:	mgr inż. Piotr Lipiec
Członek Komisji:	mgr inż. Edward Łojek
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski

W dniu 16 stycznia 2014 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez Ośrodek Szkolenia Lotniczego Runway wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego z udziałem samolotu Cessna 172 S, które wydarzyło się w dniu 14 maja 2013 r., na lotnisku EPKK. 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 uchylające dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Pilot samolotowy turystyczny zaplanował loty samodzielne na trasie EPBC–EPKK–EPGD na samolocie Cessna 172 S. Odbiór samolotu na lotnisku Warszawa-Babice oraz pierwszy odcinek EPBC–EPKK zostały wykonane bez zastrzeżeń. Na lotnisku EPKK na pokład samolotu zabrany został pasażer. Po zatankowaniu paliwa oraz wykonaniu przeglądu przedlotowego uzyskano zgodę na uruchomienie silnika i kołowanie do pasa 25 ze stanowiska postojowego 18. Po wykonaniu próby silnika w punkcie oczekiwania na drodze kołowania Alpha uzyskano zgodę na zajęcie pasa i odlot zgodnie z uzyskaną uprzednio zgodą służb ATC. Podczas kołowania w celu zajęcia pozycji do startu, po przekroczeniu progu pasa, pilot stwierdził problemy z kontrolą kierunku kołowania. Samolot samoczynnie skręcał w prawo. Pomimo kontrowania lewym pedałem steru kierunku oraz lewym hamulcem samolot w dalszym ciągu zakręcał w prawo w kierunku progu pasa 25. Pilot podjął decyzję o zatrzymaniu samolotu, a o zaistniałej usterce niezwłocznie powiadomił kontrolera ATC na częstotliwości Kraków Tower 123.25. Następnie podjął decyzję o wyłączeniu silnika i ręcznym przepchnięciu samolotu na drogę kołowania w celu jak najszybszego zwolnienia drogi startowej. Z pomocą pasażera oraz pracowników lotniska EPKK samolot został przepchnięty na stanowisko postojowe numer 10 w asyście pojazdu Follow Me.

Pilot dokonał oględzin podwozia przedniego wraz ze sprawdzeniem ruchu popychaczy goleni przedniej. Po oględzinach pilot podjął, w uzgodnieniu z obecnym przy samolocie Dyżurnym Operacyjnym Portu Lotniczego Kraków-Balice, decyzję o ponownym uruchomieniu silnika i próbie kołowania po płycie postojowej. Próba kołowania przebiegła pomyślnie, nie stwierdzono problemów z utrzymaniem kierunku, ani zakrętami w prawo i lewo. W związku z tym pilot podjął decyzję o wykonaniu drugiego zaplanowanego odcinka EPKK–EPGD. Kołowanie, start z lotniska EPKK, przelot oraz lądowanie i kołowanie na lotnisku EPGD przebiegły bez problemów.

Po powrocie z EPGD na lotnisko macierzyste EPBC firma obsługująca samolot wykonała szczegółowy przegląd podwozia przedniego i głównego, układu sterowania przednim kołem i układu hamulcowego - głównego i postojowego/awaryjnego. Nie stwierdzono żadnych uszkodzeń. Układy nie zdradzały śladów ingerencji osób trzecich oraz funkcjonowały bez zarzutu.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Samoczynne skręcanie samolotu w prawo podczas wkołowywania na drogę startową z nieustalonego powodu.

Działania podjęte przez podmiot badający:

- W ramach profilaktyki bezpieczeństwa lotów przeprowadzono z personelem latającym OSL Runway dokładne omówienie zaistniałej sytuacji ze szczególnym zwróceniem uwagi na możliwe przyczyny i sposoby działania podczas braku reakcji układu sterowania i hamowania podwozia podczas kołowania;
- W porozumieniu z firmą FEAC obsługującą samoloty OSL Runway przeprowadzono w ramach prac okresowych sprawdzenie układów hamowania oraz sterowania golenią przednią w pozostałych samolotach na okoliczność oznak przedwczesnego zużycia lub blokowania. Nie stwierdzono symptomów uszkodzeń na pozostałych samolotach.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Nadzorujący badanie

dr inż. Michał Cichoń *podpis na oryginale*