



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

### Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>1588/13</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<b>INCYDENT</b>			
Data zdarzenia:	<b>7 października 2013 r.</b>			
Miejsce zdarzenia:	<b>lotnisko Poznań-Ławica (EPPO)</b>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<b>samolot Cessna 510 Mustang</b>			
Dowódca SP:	<b>pilot samolotowy zawodowy CPL(A)</b>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
				<b>2</b>
Nadzorujący badanie:	<b>Michał Cichoń</b>			
Podmiot badający:	<b>Komisja użytkownika SP</b>			
Skład zespołu badawczego:	<b>nie wyznaczano</b>			
Zalecenia:	<b>NIE</b>			
Adresat zaleceń:	<b>NIE DOTYCZY</b>			
Data zakończenia badania:	<b>02.06.2015 r.</b>			

#### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas wykonywania podejścia ILS do pasa 28 na lotnisku Poznań-Ławica (EPPO), po wypuszczeniu podwozia, nie zaświeciła się (zielona) lampka sygnalizacji wypuszczenia i zablokowania podwozia przedniego. Załoga o godz. 05:26 UTC wykonała procedurę odejścia na drugi krąg (go-around) oraz listę kontrolną (EMER/ABNORMAL Procedures) - przeprowadzono procedurę awaryjnego wypuszczenia podwozia zgodnie z ww. listą kontrolną oraz wykonano przelot na małej wysokości wzdłuż drogi startowej (low pass) w celu potwierdzenia wypuszczenia podwozia przez służby lotniskowe w EPPO. Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego (DOPL) stwierdził, że podwozie wydaje się być poprawnie wypuszczone. Ze względu na słabe, pogarszające się warunki atmosferyczne na lotnisku EPPO (RVR

od 450 do 900 m) kapitan podjął decyzję o powrocie na lotnisko startu EPWR (Wrocław-Strachowice), gdzie wykonano powtórnie przelot na niskiej wysokości nad częścią trawiastą pomiędzy DS a DK „B” w celu ponownego potwierdzenia wypuszczenia podwozia. DOPL potwierdził Kontrolerowi TWR, że przednie podwozie jest wysunięte. Wykonano lądowanie na RWY 29 lotniska EPWR w asyście Lotniskowej Straży Pożarnej i lekarza. Lądowanie odbyło się bezpiecznie, bez następstw, ok. godz. 06:40 UTC. Sytuacja nie miała wpływu na inny ruch lotniczy.

Zdarzenie zostało zakwalifikowane do grupy przyczynowej: czynnik techniczny T3 - Podwozie i ogumienie.

#### **Przyczyna zdarzenia lotniczego:**

Niesprawność układu sygnalizacji wypuszczenia i zablokowania podwozia przedniego samolotu z powodu przerwania przewodu elektrycznego.

#### **Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:**

Samolot został przebazowany do stacji obsługowej w Pradze na podstawie Permit to fly (LTT/046/2013) - lot wykonano z wypuszczonym podwoziem. W stacji obsługowej wykonano procedurę „Gear recovery from emergency extension” zgodnie z AMM CH 32-30-00-R10. Stwierdzono przerwany przewód sygnalizacji podwozia przedniego, przełącznik sygnalizacji zablokowania podwozia przedniego został wymieniony.

#### **Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa Komisji:**

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

---

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Michał Cichoń	<i>podpis na oryginale</i>