

0 Identyfikacja

Rodzaj zdarzenia:	<i>Incydent</i>
Miejsce zdarzenia:	<i>EPRZ</i>
Data zdarzenia:	<i>26 stycznia 2004</i>

Obrażenia osób:	<i>Nie było</i>
Inne szkody:	<i>Nie było</i>
Uszkodzenia statku pow:	<i>Nie było</i>

Statek powietrzny:	<i>Samolot, MTOW – 1995 kg.</i>
Producent / typ:	<i>PZL M-20 „Mewa”</i>
Znaki rejestracyjne:	<i>SP-TUB</i>

Źródło informacji:	<i>Komisja zakładowa BL OKL</i>
Nr akt:	<i>OKL/02/2004</i>

1 Informacje o locie

1.1 HISTORIA LOTU

W trakcie podejścia do lądowania wg wskazań przyrządów do pasa 09 lotniska EPRZ, po przejściu radiolatarni OR dowódca samolotu podjął decyzję o wykonaniu procedury nieudanego podejścia do lądowania z powodu braku sygnalizacji wypuszczenia i zablokowania podwozia przedniego. Po około 30 minutach spędzonych w „holding” nad OR i przeprowadzeniu prób wypuszczania i chowania podwozia wykonano dodatkowo dwukrotny przelot nad pasem 09 w celu umożliwienia obsłudze wieży lotniska EPRZ kontrolę wizualną stanu podwozia samolotu. Lądowanie odbyło się bez dalszych przeszkód.

1.2 OBRAŻENIA OSÓB

Nie było

1.3 USZKODZENIA STATKU POWIETRZNEGO

Nie było

1.4 INNE USZKODZENIA

Nie było

1.5 INFORMACJE O SKŁADZIE OSOBOWYM

Dowódca samolotu, instruktor-pilot zajmował prawy fotel. Nalot ogólny dowódcy - 1629 godzin na samolotach, z czego 383 na PZL M-20 „Mewa”. Nalot dowódczy 1420 godzin, ostatni lot na PZL M-20 „Mewa” odbył się w dniu 22 stycznia 2003 r.

Lewy fotel samolotu zajmował student specjalizacji pilotażowej Politechniki Rzeszowskiej, posiadający licencję pilota samolotowego zawodowego oraz nalot ogólny 520 godzin.

1.6 INFORMACJE O STATKU POWIETRZNYM

Lot został wykonany na samolocie PZL M-20 „Mewa” będący własnością Ośrodka Kształcenia Lotniczego Politechniki Rzeszowskiej. Samolot wyprodukowano w roku 1981 przez PZL Mielec. Silniki Continental TSIO360KB. Świadectwo sprawności technicznej ważne do 20.02.2004, ostatnie oględziny dokonano dnia 21.02.2003 przez rzeczoznawcę IKCSP.

1.7 INFORMACJE METEOROLOGICZNE

Nie miały wpływu na zaistnienie i przebieg incydentu.

1.8 ŚRODKI NAWIGACYJNE

Incydent wydarzył się nad lotniskiem EPRZ. Wszystkie urządzenia nawigacyjne (naziemne i zabudowane na samolocie) były sprawne i włączone.

1.9 ŁĄCZNOŚĆ

W czasie całego lotu dwustronną łączność radiową utrzymywano z wieżą lotniska EPRZ na częstotliwości 126.80.

1.10 INFORMACJE O LOTNISKU

W dniu 20.02.2004 w użyciu była cała długość pasa 09 lotniska EPRZ.

1.11 REJESTRATORY POKŁADOWE

Nie były zastosowane.

1.12 INFORMACJE O SZCZĄTKACH I ZDERZENIU

Nie ma zastosowania.

1.13 INFORMACJE MEDYCZNE I PATOLOGICZNE

Badań nie przeprowadzono.

1.14 POŻAR

Nie było.

1.15 CZYNNIKI PRZEŻYCIA

Na wypadek braku możliwości wypuszczenia podwozia, załoga dokonała przygotowań do lądowania ze schowanym podwoziem na trawiastym pasie awaryjnym lotniska EPRZ. W zdarzeniach tego typu, które miały miejsce w przeszłości na samolotach M-20 załogi nie odnosiły obrażeń.

1.16 BADANIA I EKSPERTYZY

Następnego dnia po incydencie służby techniczne OKL dokonały sprawdzenia podwozia.

1.17 INFORMACJE O DZIAŁALNOŚCI J.O. LOTN. I ADMINISTRACJI

Wstępny meldunek o zdarzeniu lotniczym sporządzony został i wysłany dnia 27 stycznia 2004. Bezpośrednio po zaistnieniu zdarzenia pracę podjęła komisja zakładowa BL.

1.18 INFORMACJE UZUPEŁNIAJĄCE

Nie ma zastosowania.

1.19 NOWE METODY BADAŃ

Nie przeprowadzono.

2 Analiza

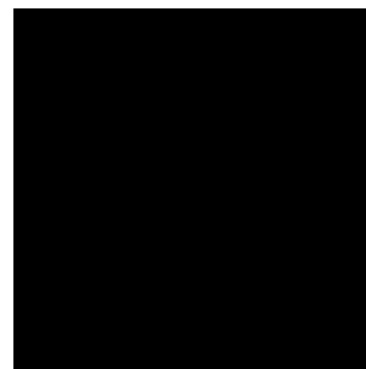
Służby techniczne OKL przeprowadziły w dniu 27 stycznia 2004 r. wielokrotne próby mechanizmu wypuszczenia i chowania podwozia samolotu umieszczonego na podnośnikach. Nie stwierdzono usterek mechanizmu.

3 Wnioski

Po analizie przebiegu incydentu oraz po próbach naziemnych stwierdzono, że brak sygnalizacji wypuszczenia i zablokowania podwozia przedniego mógł być spowodowany przymarznięciem mikrowyłącznika.

4 Zalecenia profilaktyczne

Wymienić profilaktycznie mikrowyłącznik podwozia przedniego.



Jasionka 915, 36-001 Trzebownisko
(adres)

**INFORMACJA
O WYNIKU BADANIA INCYDENTU LOTNICZEGO ¹⁾**

1. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia: 26.01.2004, 17:00
2. Miejsce zdarzenia: Lotnisko EPRZ
3. Rodzaj i typ statku powietrznego: Samolot M-20 „Mewa“, SP-TUB
4. Rodzaj lotu: Lot szkolny IFR
5. Faza lotu: Podejście końcowe – MAP’t
6. Czynniki pogody: ²⁾ Nie miały wpływu
7. Dane o dowódcy SP (wiek, nalot ogólny i na poszczególnych typach SP, data ostatnich lotów przed zdarzeniem) 32 lata, 1629 godzin, 383 godzin na M-20 „Mewa“, ostatni lot 22.01.2004;
8. Opis przebiegu i okoliczności zdarzenia: ³⁾ W trakcie podejścia do lądowania wg wskazań przyrządów do pasa 09 lotniska EPRZ, po przejściu radiolaterni OR dowódca samolotu podjął decyzję o wykonaniu procedury nieudanego podejścia do lądowania z powodu braku sygnalizacji wypuszczenia i zablokowania podwozia przedniego. Po około 30 minutach spędzonych w „holding” nad OR i przeprowadzeniu prób wypuszczania i chowania podwozia wykonano dodatkowo dwukrotny przelot nad pasem 09 w celu umożliwienia obsłudze wieży lotniska EPRZ kontrolę wizualną podwozia samolotu. Lądowania odbyło się bez dalszych przeszkód.
9. Przyczyna (przyczyny) zdarzenia: Po analizie przebiegu incydentu oraz po próbach naziemnych stwierdzono, że brak sygnalizacji wypuszczenia i zablokowania podwozia przedniego mógł być spowodowany przymarznieniem mikrowyłącznika. Wpływ na taki stan mogła mieć stale obecna w tym miejscu wilgoć.

10. Zastosowane środki profilaktyczne: *Do czasu zidentyfikowania usterki Komisja zaleca wymienić profilaktycznie mikrowylącznik podwozia przedniego.*

11. Inne uwagi:

(pieczęć i podpis przedstawiciela organu terenowego IKCSP)

OBJAŚNIENIA

- Ad¹⁾ – nie jest wymagane podawanie danych osobowych biorącego (biorących) udział w zdarzeniu.
- Ad²⁾ – pod tym pojęciem należy rozumieć zjawiska takie jak np.: ograniczona widzialność, turbulencja, oblodzenie, burza z piorunami, boczny wiatr, opad deszczu / śniegu / mżawki itp.
- Ad³⁾ – proszę opisać zdarzenie w sposób możliwie jasny i precyzyjny. Opis powinien zawierać m.in. odpowiedzi na pytania: co się wydarzyło? w jaki sposób się objawiło? jaką akcję podjęto? jaka akcja była potrzebna? jaki czynnik spowodował taką sytuację? dlaczego taka sytuacja zaistniała? oraz sugestie mające na celu uniknięcie takich zdarzeń.

Uwaga !

Nie wymaga się przesłania całej dokumentacji badania incydentu lotniczego.

Niniejszą Informację należy przesłać pocztą lub faksem na adres:

Urząd Lotnictwa Cywilnego

Wydział Bezpieczeństwa Lotów

ul. Chalubińskiego 4/6

00-928 Warszawa

Tel./fax: (0~22) 630 17 94; tel. 22 630 15 28