



Dot. incydentu nr: 1654/13

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 05 marca 2015 r. przedstawionego przez Użytkownika raportu z badania zdarzenia samolotu Piper PA-34-220T Seneca V, które miało miejsce 18 października 2013 r. podczas lądowania na lotnisku Wrocław-Strachowice [EPWR], 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 uchylającego dyrektywę 94/56/WE¹**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych podjęła decyzję o przyjęciu raportu Użytkownika i o zakończeniu badania.

Informacje/raport o zdarzeniu

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Kończąc lot na trasie Warszawa-Okęcie [EPWA] – Wrocław-Strachowice [EPWR] podczas wykonywania podejścia do lądowania wg VOR do pasa DS 29 lotniska [EPWR] załoga stwierdziła problem z wypuszczeniem podwozia – nie dawało się wypuścić normalnym sposobem. Załoga o godz. 06:48 LMT (04:48 UTC) poinformowała o problemie EPWR TWR i kontynuowała podejście wg VOR. Informacje o sytuacji przekazano do DP AD EPWR i LSP EPWR. Po zejściu poniżej dolnego pułapu zachmurzenia i przejściu do warunków VMC załoga wykonała pomyślnie procedurę awaryjnego wypuszczenia podwozia, potwierdzoną zapaleniem się trzech zielonych lampek sygnalizacyjnych położenia podwozia GEAR DOWN. W uzgodnieniu z EPWR TWR załoga o godz. 06.53 LMT wykonała niski przelot nad trawiastą częścią lotniska między DS 11-26 a DK B w celu wizualnego sprawdzenia przez kontrolera TWR stanu wypuszczenia podwozia. Po potwierdzeniu prawidłowego optycznie stanu wypuszczenia podwozia załoga wykonała podejście z widocznością i lądowanie na DS 29 o godz. 06:58 LMT. Podejście, lądowanie oraz dobieg samolotu przebiegły bez zastrzeżeń w asyście LSP EPWR.

Po lądowaniu stwierdzony został wyciek płynu z instalacji hydraulicznej chowania i wypuszczania podwozia samolotu wskutek jej nieszczelności. Miejsce nieszczelności zlokalizowano i uzupełniono poziom płynu w instalacji oraz przeprowadzono z pomyślnym

¹ Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

wynikiem próby chowania i wypuszczania podwozia wg AMM 32-30.00. Samolot dopuszczono do eksploatacji.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Wyciek płynu z instalacji hydraulicznego chowania i wypuszczania podwozia wskutek jej nieszczelności.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale