



MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 22/09

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący Komisji, przew. posiedzenia	LASEK Maciej
Z-ca Przewodniczącego Komisji.....	PUSSAK Andrzej
Członek Komisji.....	CICHON Michał
Członek Komisji.....	FYDRYCH Bogdan
Członek Komisji.....	LIPIEC Piotr
Członek Komisji.....	ŁOJEK Edward
Członek Komisji.....	MAKOWSKI Tomasz
Członek Komisji.....	ŻURKOWSKI Stanisław

W dniu 28 sierpnia 2013 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała okoliczności zdarzenia samolotu ATR-72-200, które miało miejsce 13 stycznia 2009 r. po starcie z lotniska EPWA. 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 raport Użytkownika i podjęła decyzję o zakończeniu badania zdarzenia.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Kołowanie i start przebiegały normalnie. Po starcie po przestawieniu dźwigni podwozi do pozycji „do góry”, załoga stwierdziła, że obie sygnalizacje podstawowa (znajduje się na panelu centralnym nr. 404UV obok dźwigni podwozia) oraz pomocnicza (znajduje się na panelu 25VU na overhead panel po lewej stronie) prawego podwozia głównego cały czas pokazuje stan nie zablokowane (czerwona lampka UNLK). Oba systemy są niezależne i w przypadku gdy oba wskazują niezablokowane, wskazuje to jednoznacznie brak blokady. Załoga próbowała wypuścić podwozie a następnie schować, jednak nie dało to pozytywnego rezultatu. Zgłoszono problem do ATC oraz zatrzymano wznoszenie na wysokości 3000 stóp. Próbowano jeszcze dwukrotnie wypuścić i schować podwozie, ale również bezskutecznie. Załoga wykonała listę kontrolną LDG GEAR UNSAFE INDICATION i zawróciła na lotnisko startu, odbywając dalszą część lotu z wypuszczonym podwoziem. Sytuacji awaryjnej nie deklarowano, lądowanie przebiegło bez przeszkód. Samolot przekazano służbom technicznym, które stwierdziły wadliwe działanie czujnika zbliżeniowego „limit switch 10GA”, który znajduje się w „up lock box” i wysyła sygnał do MFC o tym, czy podwozie jest zablokowane, czy nie. Po wymianie tego czujnika i próbach samolot przywrócono do eksploatacji.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Wadliwe działanie czujnika zbliżeniowego „limit switch 10GA”.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Nadzorujący badanie

inż. Tomasz Makowski *podpis na oryginale*