



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	1622/12 1645/12			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	8 grudnia 2012 r.			
Miejsce zdarzenia:	strefa kontrolowana lotniska Rzeszów-Jasionka (CTR EPRZ)			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	samolot Bombardier DHC8 402			
Dowódca SP:	b/d			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
				65
Nadzorujący badanie:	Jacek Jaworski			
Podmiot badający:	użytkownik			
Skład zespołu badawczego:	nie wyznaczano			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	10 grudnia 2015 r.			

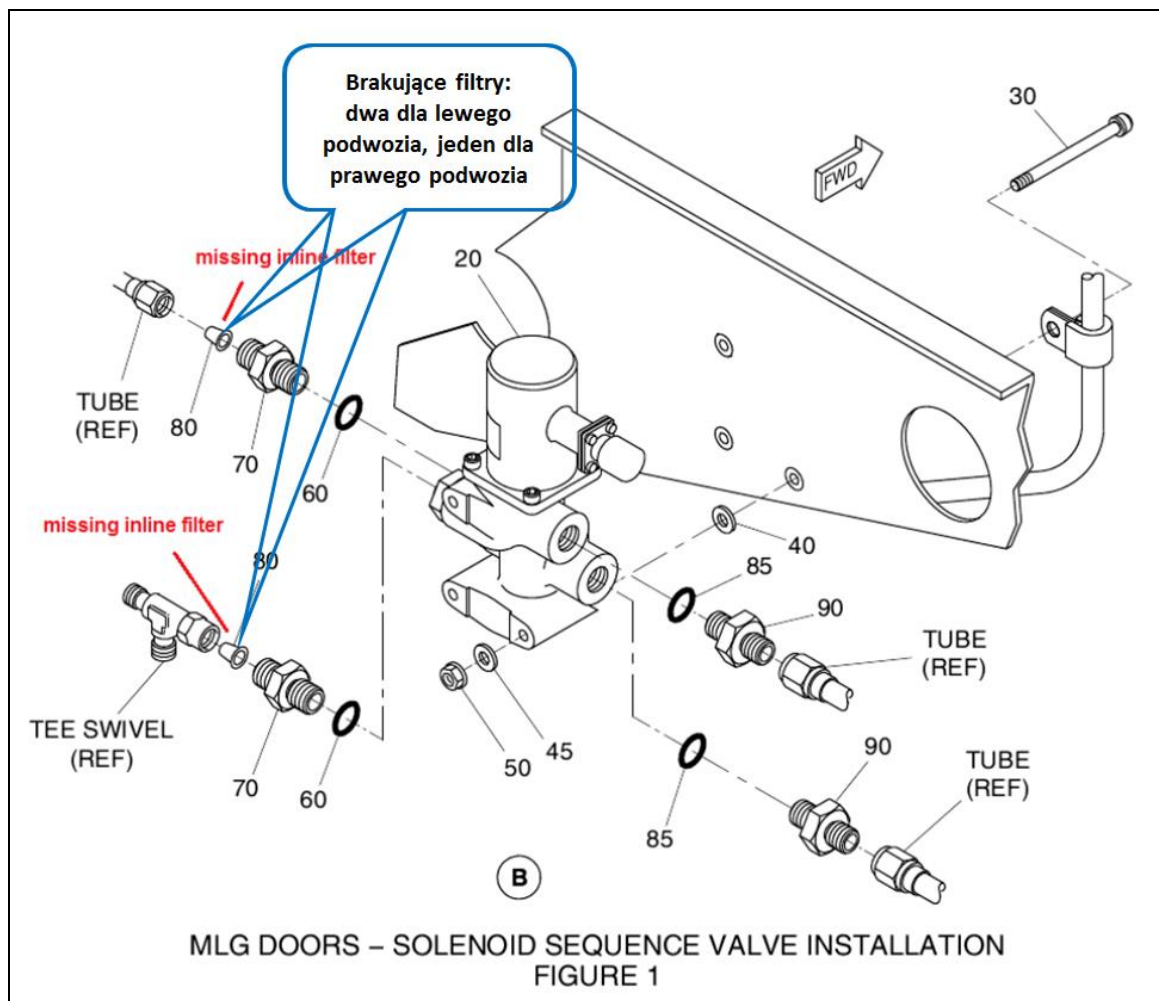
Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas zniżania do lotniska Rzeszów-Jasionka (EPRZ), po ustabilizowaniu się na wysokości 2500 stóp, po wypuszczeniu podwozia, na panelu głównym i zapasowym pojawiła się sygnalizacja niezablokowanego w pozycji wypuszczonej podwozia głównego. Załoga wykonała cykl chowania i wypuszczania podwozia, mimo braku takiej procedury

w dokumentacji (AFM¹, QRH²), ale sygnalizacja niezablokowanego podwozia nadal widniała. Następnie załoga, po przestawieniu dźwigni podwozia w pozycję schowane, wykonała odejście na drugie okrążenie. Wykonano procedurę awaryjnego wypuszczenia podwozia. Po jej wykonaniu sygnalizacja wskazywała "podwozie wypuszczone i zablokowane". Personel pokładowy oraz kontrola ruchu lotniczego lotniska Rzeszów-Jasionka (ATC EPRZ) potwierdziły wypuszczenie podwozia. Wykonano normalne podejście do lądowania, bez zgłaszania sytuacji "w niebezpieczeństwie", poproszono jednak o asystę straży pożarnej. Po wylądowaniu i wyłączeniu silników, zanim wypuszczono pasażerów, dowódca samolotu, zgodnie z procedurą, zablokował podwozie przeznaczonymi do tego celu sworzniami. Samolot przekazano służbom technicznym.

Po wstępnej kontroli przeprowadzonej przez mechanika zdecydowano o przebazowaniu samolotu lotem technicznym do Gdańska, od siedziby organizacji Part 145, celem dalszych badań.

Podczas tych badań wykryto brak filtrów w instalacji olejowej lewego i prawego podwozia głównego (rys. 1), co nie miało wpływu na zaistnienie zdarzenia.

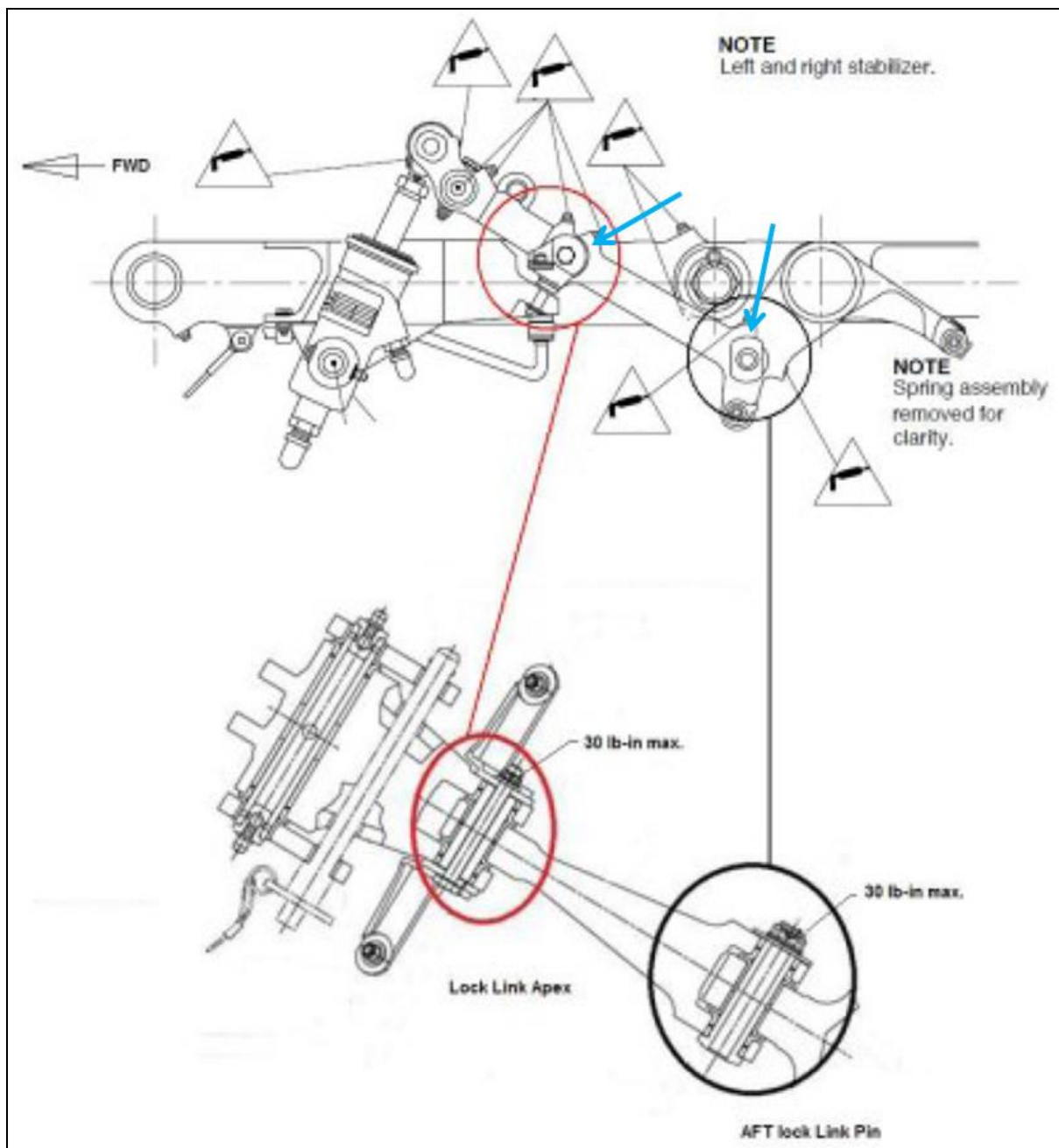


Rys. 1.

¹ AFM, Airplane Flight Manual, Instrukcja użytkownika w locie

² QRH, Quick Reference Handbook, Lista czynności kontrolnych

Dalsze badanie ujawniło niedostateczne smarowanie i dokręcenie zbyt dużym momentem sworzni zespołu dźwigni lewego podwozia głównego (rys. 2), co mogło być przyczyną incydentu.



Rys. 2.

W trakcie badania zdarzenia prowadzona była dyskusja operatora z producentem samolotu dotycząca działania załogi po pojawieniu się sygnalizacji niezablokowanego podwozia. Stanowisko producenta było takie, że nie należało wykonywać cyklu chowania i wypuszczania podwozia w przypadku występowania usterki podwozia. Operator postulował wprowadzenie w dokumentacji (AFM, QRH) zakazu wykonywania cyklu chowania

i wypuszczania podwozia w przypadku występowania usterki podwozia, ponieważ może to powodować dalsze usterki.

Prawdopodobna przyczyna zdarzenia lotniczego:

Niedostateczne smarowanie i dokręcenie zbyt dużym momentem sworzni zespołu dźwigni lewego podwozia głównego.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

- operator poinformował załogi o zdarzeniu wraz z informacją, że zabronione jest wykonywanie cyklu chowania i wypuszczania podwozia w przypadku występowania usterki podwozia, ponieważ może to powodować dalsze usterki,

- operator przeprowadził sprawdzenie na innych samolotach, czy filtry w instalacji olejowej podwozia są zamontowane,

- operator postulował producentowi samolotu rozważenie wprowadzenia w dokumentacji zakazu wykonywania cyklu chowania i wypuszczania podwozia w przypadku występowania usterki podwozia,

- operator postulował producentowi samolotu zweryfikowanie procedur jakościowych na linii produkcyjnej,

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

Brak

Uwaga:

Producent nie wprowadził postulowanych przez operatora zmian w dokumentacji ale wydał *All Operator Message No. 557A*, w której informuje o wynikach badania zdarzenia.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Jacek Jaworski	<i>podpis na oryginale</i>