



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	1211/16			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	03 czerwca 2016 r.			
Miejsce zdarzenia:	CTR LKMT (Ostrava-Mošnov, Republika Czeska)			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot SAAB SF-340A			
Użytkownik / Operator SP:	Sky Taxi sp. z o.o., Skrytka pocztowa 1, 54-520 Wrocław 50			
Dowódca SP:	Pilot zawodowy liniowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	2
Nadzorujący badanie:	Tomasz Makowski			
Podmiot badający:	Użytkownik			
Skład zespołu badawczego:	Nie powoływano			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	Raport/Informacja o zdarzeniu			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	21.06.2016 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Samolot został w dn. 30.05.2016 r. przekazany przez Użytkownika do organizacji obsługowej JTS Aviation, zlokalizowanej na lotnisku Ostrava-Mošnov (LKMT, Republika Czeska) w celu planowej wymiany przedniego podwozia, którą zakończono 01.06.2016 r. i został wystawiony odpowiedni dokument CRS przez JTS Aviation. W dniu 03.06.2016 r. przybyła załoga w celu przejęcia samolotu, która po odpowiednich przygotowaniach wystartowała z lotniska LKMT. Po starcie i przestawieniu dźwigni chowania i wypuszczania podwozia w pozycję UP załoga zaobserwowała zgaśnięcie wszystkich trzech zielonych lampek kontrolnych położenia podwozia i

zaświecenie czerwonej lampki TRANSITION sygnalizującej położenie pośrednie podwozia, która nie zgasła. Załoga trzykrotnie przeprowadziła chowanie i wypuszczanie podwozia – efekt za każdym razem był identyczny. Załoga podjęła decyzję powrotu na lotnisko startu w celu identyfikacji i usunięcia usterki. Samolot został podniesiony na podnośnikach, a personel JTS Aviation wykonał „Functional test of the Extension and Retraction of the Landing Gear” wg AMM 32-30-00 – podczas testu podwozie chowało się i wypuszczało prawidłowo, a sygnalizacja jego położenia przez lampki kontrolne również była prawidłowa. Samolot dopuszczono do lotu. Po drugim starcie wystąpił identyczny problem, jak po pierwszym. Załoga ponownie zawróciła na lotnisko startu. Personel techniczny JTS Aviation dokonał regulacji stycznika sygnalizacji położenia podwozia wg AMM 32-61-15-02 i samolot ponownie dopuszczono do lotu. Po trzecim starcie załoga przeprowadziła próby chowania i wypuszczania podwozia z wynikiem pozytywnym i wykonała zaplanowany lot do EPWR. Usterka nie powtórzyła się.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Nieprawidłowa regulacja stycznika sygnalizacji położenia podwozia.

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

Nie ma.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Tomasz Makowski	<i>podpis na oryginale</i>