



**Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

**INCYDENT 2020/0230**

**UCHWAŁA**

**z dnia 22 lipca 2021 r.**

<b>Rodzaj, typ statku powietrznego:</b>	Boeing B737-800
<b>Znaki rozpoznawcze SP:</b>	SP-ESD
<b>Data zdarzenia:</b>	20 stycznia 2020 r.
<b>Miejsce zdarzenia:</b>	Larnaka, CYPR (LCLK)

Po rozpatrzeniu Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia przedstawionego przez użytkownika statku powietrznego, działając na podstawie Art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz §18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

**1. Zdarzenie miało następujący przebieg:**

W trakcie podejścia do lądowania na lotnisku LCLK załoga przestawiła dźwignię położenia podwozia w pozycję „DOWN”, co spowodowało jego wypuszczenie. W tym momencie samolot znajdował się na wysokości 2981 ft względem poziomu lotniska (AAL – Above Airfield Level). W trakcie odczytywania przez załogę „Landing Checklist” zauważono, że lampki kontrolne położenia podwozia świecą się na czerwono. Ze względu na małą wysokość i pozycję samolotu względem drogi startowej, na wysokości 855 ft AAL załoga przerwała zniżanie oraz wykonała procedurę po nieudanym podejściu. Kapitan poinformował ATC (Air Traffic Control) o przyczynie przerwania podejścia i poprosił o wizualne sprawdzenie położenia podwozia. ATC poinformowało załogę, że podwozie „wygląda” na wypuszczone. Załoga kontynuując odlot po nieudanym podejściu wykonała procedurę „GEAR DISAGREE” oraz briefing TODAR (Time; Options; Diagnosis; Assign/Decide; Review) i NITS (Nature of the problem; Intentions of the Flight Crew; Time available; Special

circumstances/Signals/Suggestions) z CC1 (szefowa personelu pokładowego). Zgłoszono do ATC gotowość do ponownego wykonania podejścia i lądowania, które przebiegło bez zakłóceń. Podczas ponownego podejścia, jak również w kolejnych 16 lotach (do dnia opracowania raportu) sygnalizacja podwozia działała normalnie, a w pamięci PSEU (Proximity Switch Electronic Unit) nie stwierdzono informacji o usterce.

**2. Przyczyna zdarzenia:**

**Nie ustalono.**

**3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:**

Nie określono.

**4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zrealizowane przez podmiot badający:**

Nie określono.

**5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

Nie sformułowano.

**Nadzorujący badanie**

**Przewodniczący Komisji**