



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu (raport)

Numer ewidencyjny zdarzenia:	329/18			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	21 lutego 2018 r.			
Miejsce zdarzenia:	TMA EPWA			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot Bombardier DHC-8-402			
Dowódca SP:	Pilot ATPL(A)			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Poważne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
	-	-	-	34
Nadzorujący badanie:	Andrzej Bartosiewicz			
Podmiot badający:	Operator			
Skład zespołu badawczego:	Nie wyznaczono			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	Informacja o zdarzeniu			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	Nie dotyczy			
Data zakończenia badania:	14 maja 2019 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia

W dniu 21 lutego 2018 r. po starcie samolotu do planowego rejsu z EPWA (Warszawa) do EVRA (Ryga), około godz. 22:40 UTC, załoga zainicjowała procedurę chowania podwozia. Podczas sekwencji chowania (w trybie transiton) lampka przedniego podwozia zaświeciła się na czerwono, a lampki podwozia głównego zgasły. Po około 15 - 20 sekundach zapaliła się bursztynowa lampka otwarcia przednich drzwi podwozia a po następnych 10 - 15 sekundach podwozie schowało się prawidłowo. Załoga przerwała wznoszenie i skontaktowała się z MCC. Po konsultacji przeprowadzono próbę wypuszczenia podwozia w locie – sytuacja powtórzyła się. W trakcie próby, podwozie przednie zablokowało się prawidłowo ale wypuszczało się bardzo długo (20 sekund). Podjęto decyzję o powrocie do EPWA. Lądowanie przebiegło bez następstw.

Przyczyna zdarzenia lotniczego

Przyczyną nieprawidłowego działania mechanizmu chowania przedniego podwozia była usterka czujnika zbliżeniowego (NGDCRCL PROXIMITY SENSOR P/N: 40102-0101) mechanizmu otwierania/zamykania drzwi podwozia przedniego.

Działania profilaktyczne podjęte przez użytkownika

Służby techniczne przeprowadziły analizę usterki zgodnie z dokumentacją producenta.

W wyniku powyższej wymieniony został czujnik NGDCRCL (PROXIMITY SENSOR) P/N 40102-0101.

Przeprowadzono test działania systemu, który wypadł pomyślnie.

Samolot został dopuszczony do dalszej eksploatacji.

Zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych SMS. Dokonano klasyfikacji zgodnie z przyjętymi u operatora kryteriami. W związku z tym zdarzenie zostanie ujęte we wskaźnikach bezpieczeństwa lotniczego (SPI), które są monitorowane zgodnie z zasadami opisanymi w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem Lotniczym.

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

Nadzorujący badanie:	Imię i nazwisko	Podpis
	Andrzej Bartosiewicz	<i>Podpis na oryginale</i>