



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu (raport)

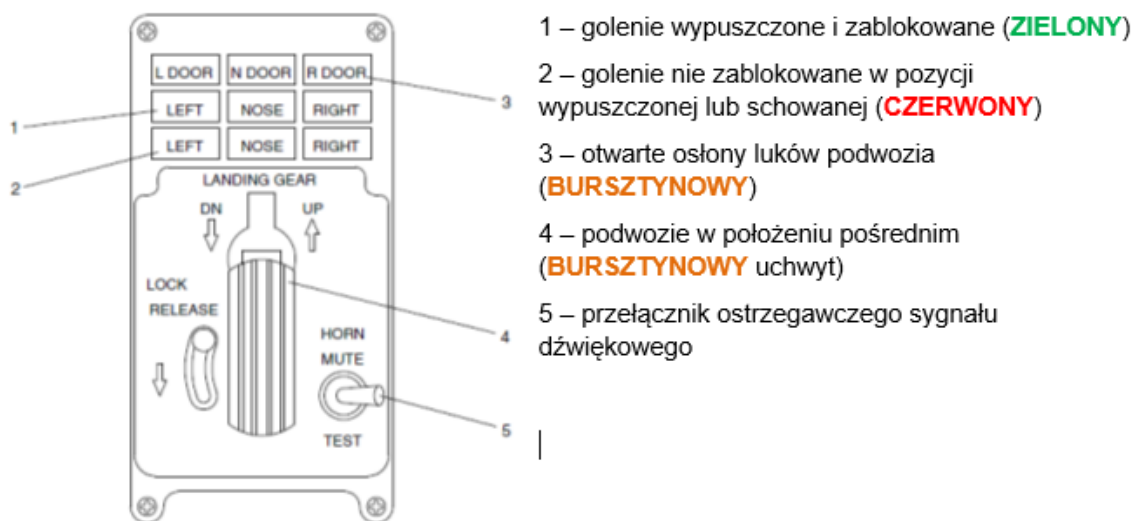
Numer ewidencyjny zdarzenia:	2750/18			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	26 sierpnia 2018 r.			
Miejsce zdarzenia:	TMA EPWR			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot Bombardier DHC-8-402			
Dowódca SP:	Pilot ATPL(A)			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Poważne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
	-	-	-	56
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

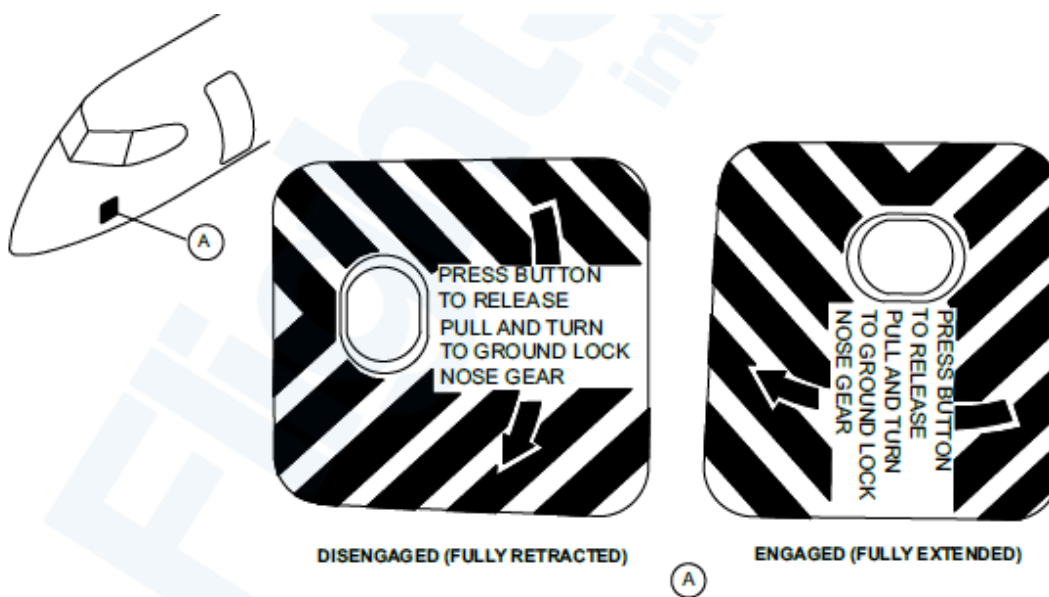
W dniu 26 sierpnia 2018 r. samolot wystartował do planowanego rejsu z EPWR (Wrocław) do EPWA (Warszawa), krótko po starcie, około godz. 04:09 UTC załoga zgłosiła do MCC awarię podwozia i stan EMERGENCY.

Po przestawieniu dźwigni sterowania podwoziem w pozycję UP zaświeciły się równocześnie lampki NDOOR (bursztynowa) i NOSE (czerwona). Wznoszenie kontynuowano do poziomu FL150, zabezpieczono prędkość (185 kts). Po przeprowadzeniu analizy paliwowej podjęto decyzję o kontynuowaniu lotu do lotniska docelowego. Personel pokładowy oraz pasażerowie zostali poinformowani o zaistniałej sytuacji. Kabina została przygotowana do lądowania awaryjnego. Zgodnie z listą kontrolną

rozpoczęto procedurę alternatywnego wypuszczania podwozia (ALTERNATE LANDING GEAR EXTENSION). Podwozie zostało wypuszczone i zablokowane. Lądowanie odbyło się bez następstw. Załoga złożyła raport ASR.



Rys. 1. Panel podwozia - kolory i znaczenie poszczególnych lampek [źródło: AMM 32-31-0].



Rys. 2. Blokada przedniego podwozia [źródło: AMM 32-31-0].

Przyczyna zdarzenia lotniczego

Przyczyną incydentu było pozostawienie przed startem, mechanizmu blokującego przednie podwozie (NLG) w pozycji ENGAGED, co uniemożliwiło jego schowanie.

Działania profilaktyczne podjęte przez użytkownika

Kontrola NLG przez służby techniczne w EPWA wykazała, że blokada przedniego podwozia była w pozycji aktywnej.

Zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych SMS. Dokonano klasyfikacji zgodnie z przyjętymi przez operatora kryteriami. Zdarzenie zostało ujęte we wskaźnikach bezpieczeństwa lotniczego (SPI).

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

Nadzorujący badanie:	Imię i nazwisko	Podpis
	Andrzej Bartosiewicz	Podpis na oryginale