



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT 2019/3679

UCHWAŁA

z dnia 13 grudnia 2021 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Boeing 787-8
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-LRE
Data zdarzenia:	19 sierpnia 2019 r.
Miejsce zdarzenia:	Lotnisko KJFK (Nowy Jork, USA)

Po rozpatrzeniu Raportu Końcowego z 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:

Podczas wznoszenia, na poziomie FL 310 pojawiło się ostrzeżenie na EICAS (Engine Indicating and Crew Alerting System) „LANDING GEAR DISAGREE”. Pojawienie się komunikatu na EICAS spowodowało, że załoga zatrzymała wznoszenie na FL 330, w celu wykonania Listy Kontrolnej „GEAR DISAGREE”. Ze względu na charakter niesprawności załoga zmniejszyła prędkość samolotu do 270 kts, oraz poprosiła o holding w punkcie HAPIE, aby nie opuszczać FIR BOSTON. Załoga skontaktowała się z MCC (Maintenance Coordination Centre) i poinformowała go o szczegółach zdarzenia. Nie zadeklarowano warunków EMERGENCY. Komunikat „GEAR DISAGREE” na EICAS zniknął i pojawiał się kilka razy (z częstotliwością 1-2 razy na minutę). Jednocześnie wskazania położenia podwozia zmieniały swój status na „LEFT MAIN GEAR DOWN/REST UP”, „ALL GEAR UP AND LEFT GEAR IN TRANSIT”, „ALL GEAR IN TRANSIT”. CPT (Kapitan) po konsultacji z F/O (Drugim pilotem) i MCC podjął decyzję o powrocie na lotnisko startu - KJFK. Podczas zniżania, na wysokości FL190 - załoga wypuściła podwozie, ponieważ CPT chciał się upewnić, że uda się bezpiecznie i normalnie wylądować. Po wypuszczeniu podwozia wskazania jego położenia wróciły do normy. Ze względu na masę samolotu zbliżoną do maksymalnej masy do lądowania zdecydowano się wykonać podejście na pas startowy 22R, który ma większą długość. Jednak ze względu na brak pewności co do możliwości wykonania poprawnego i bezpiecznego lądowania załoga zdecydowała się na wykonanie procedury nieudanego podejścia. W trakcie jej wykonywania podwozie samolotu zostało schowane. Ponownie pojawiły się komunikaty ostrzegawcze oraz błędne wskazania położenia podwozia. Załoga

zakończyła niestandardowe i normalne Listy Kontrolne oraz zdecydowała się ponownie wykonać podejście do pasa startowego 22L. Lądowanie na pasie 22L odbyło się bez następstw.

2. Przyczyna zdarzenia:

Przyczyną zdarzenia była nieciągłość przesyłania sygnału w wiązce elektrycznej, który zanikał przy pewnych jej ułożeniach w samolocie oraz poluzowania się na skutek wibracji gniazda złącza pośredniego łączącego wiązkę w samolocie z wiązką zamontowaną na goleni podwozia.

3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

Nie określono.

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

- Zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych SMS;
- Dokonano klasyfikacji zdarzenia zgodnie z przyjętymi w PLL LOT S.A. kryteriami, które to zostało ujęte we wskaźnikach bezpieczeństwa lotniczego (SPI).

5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji