



## Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

**INCYDENT 2022/1940**

**UCHWAŁA**

**z dnia 5 grudnia 2022 r.**

<b>Rodzaj, typ statku powietrznego:</b>	Bombardier Q400
<b>Znaki rozpoznawcze SP:</b>	SP-EQC
<b>Data zdarzenia:</b>	01.05.2022, 15:28 UTC
<b>Miejsce zdarzenia:</b>	Przestrzeń powietrzna Polski, na podejściu do EPWR

Po rozpatrzeniu zgromadzonej dokumentacji z przeprowadzonego badania zdarzenia przedstawionego przez operatora, 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 podejścia do lądowania do RWY 29 na lotnisku EPWR, w momencie wypuszczania podwozia załoga zauważyła, iż wskazania lewej głównej goleni są w pozycji niezablokowane (RED) oraz otwarta jest pokrywa wnęki podwozia z lewej strony (L.DOOR). Dźwignia sterowania podwoziem nie była podświetlona. Załoga przerwała podejście do lądowania i poprosiła kontrolę ruchu lotniczego o zgodę na wznoszenie do wysokości 6000ft oraz możliwość wykonywania lotu w strefie wyczekiwania w celu opracowania usterki.

Załoga sprawdziła wskazania na dolnym panelu alternatywnego wypuszczania podwozia. Wszystkie wskaźniki (3 zielone) potwierdzały zablokowanie podwozia. Piloci dodatkowo poprosili załogę pokładową o sprawdzenie wizualne stanu lewego podwozia, która potwierdziła, że podwozie jest wypuszczone, a pokrywa wnęki podwozia otwarta.

Następnie piloci wykonali listę kontrolną „Alternate LDG Gear extension”. Wszystkie wskazania dotyczące podwozia na obu panelach pozostały bez zmian. Ze względu na wschodni kierunek wiatru piloci podjęli decyzję o lądowaniu na lotnisku w EPWR na RWY 11. Kapitan przeprowadził briefing z załogą pokładową o lądowaniu awaryjnym. Załoga, zgłosiła do kontroli ruchu lotniczego sytuację awaryjną wraz z prośbą o asystę służb naziemnych (w tym celu nie użyto standardowej frazeologii typu: PAN, PAN lub MAY DAY). Lądowanie na RWY 11 odbyło się bez zakłóceń.

## **2. Przyczyny zdarzenia:**

- 1) Bezpośrednią przyczyną zdarzenia była nieprawidłowa praca czujnika zbliżeniowego (proximity sensor) lewego podwozia głównego skutkująca wystąpieniem błędu w *Proximity Sensor Electronics Unit (PSEU)*, co spowodowało wyświetlenie na wskaźniku: *Landing Gear Control and Indication Panel (LGCIP)* wskazań LEFT MAIN GEAR.
- 2) Pierwotną przyczyną zdarzenia mogło być zabrudzenie czujnika zbliżeniowego.

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

Nie ustalono.

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

- 1) Po regulacji czujnika i wykonanych testach stwierdzono prawidłową pracę systemu. Samolot dopuszczono do dalszej eksploatacji.
- 2) Zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych SMS. Dokonano klasyfikacji zgodnie z przyjętymi w PLL LOT S.A. kryteriami.
- 3) Zdarzenie zostało omówione na spotkaniu Weekly Safety Review obszarów ON, FLT, MNT.
- 4) W związku ze zdarzeniem dokonano następujących zmian w Quick Reference Handbook (LOT QRH DASH 8-Q400):
  - Listę kontrolną: ALTERNATE LANDING GEAR EXTENSION or LDG GEAR INOP" (Caution Light) uzupełniono o zapisy:  
*\*Gear-Locked-Down indicator .... on/ check/off*  
*Note: Illumination of the green light of only one of the systems, Primary or Alternate is sufficient evidence of respective gear is down and locked position,*
  - Listę kontrolną: LANDING GEAR INDICATOR MALFUNCTION uzupełniono o poniższą informację:  
*(Failure of the light bulb or sensor) If any of the Primary Green gear-locked-down Advisory Light fail to illuminate regardless of an illumination of Red unsafe position and Amber landing gear door open.*
- 5) Dokument LOT AOM 3.1-77, Non-normal, special and supplemental procedures, pkt. 3.1.11.1 ALTERNATE LANDING GEAR EXTENSION or LDG GEAR INOP (Caution Light) (One or more Landing Gear fail to extend) uzupełniono o zapisy:  
*Gear-locked-down indicator ..... on/check/off hold LANDING GEAR DOWNLOCK VERIFICATION switch in the ON position and make sure the 3 green LANDING GEAR DOWNLOCK VERIFICATION LGHTS turn on, oraz: 3.1.11.4 LANDING GEAR INDICATOR MALFUNCTION (Failure of the light bulb or sensor) If any of the Primary Green gear-locked-down Advisory Lights fail to*

*illuminate regardless of an illumination of RED unsafe position and Amber landing gear door open: (...)*

- 6) Dyrektor Operacji Lotniczych opublikował informację, iż sygnał MAYDAY dla sytuacji zagrożenia lub PAN PAN dla sytuacji naglącej powinny być użyte natychmiast po wystąpieniu danej sytuacji.
- 7) Szef Pilotów Floty DHC8 opublikował CREW INFO FCPDHC 02/06/2022, „Trzy zielone”, zawierającą informacje o zdarzeniu: *Wskazanie „trzech zielonych” na jednym z dwóch systemów jest wystarczającym dowodem na to, że podwozie jest wypuszczone i zablokowane. Takie lądowanie należy traktować jako normalne.*

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

Nie sformułowano.

**Nadzorujący badanie**

.....  
(podpis na oryginale)

**Przewodniczący Komisji**

.....  
(podpis na oryginale)