



Jedynym celem badania jest zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym.

Komisja nie orzeka o winie i odpowiedzialności. Badanie jest niezależne i odrębne w stosunku do wszelkich postępowań sądowych lub administracyjnych.

Wykorzystywanie uchwały do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

z dnia 27 maja 2025
w sprawie **incydentu lotniczego**

2019/5166

NUMER ZDARZENIA

Boeing 737-8AS, SP-RSA

12 listopada 2019 r., EPKK

Uchwała została wydana na podstawie informacji znanych Komisji w dniu jej podjęcia.

Uchwała przedstawia okoliczności zdarzenia lotniczego jego przyczyny, czynniki sprzyjające oraz zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, jeżeli zostały wydane.



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
ul. Puławska 125, 02-707 Warszawa



Adres do korespondencji:
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa



kontakt@pkbwl.gov.pl



Telefon alarmowy 24 h: +48 500 233 233



<https://www.pkbwl.gov.pl>

Po analizie dokumentów przedstawionych PKBWL, działając na podstawie art. 135 ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz.U. z 2023 r. poz. 2110 z późn. zm.) oraz § 18 Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz.U. z 2017 r. poz. 1995), Komisja uznała wyniki badań przedstawione w raporcie końcowym podmiotu prowadzącego badanie za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

1. Przebieg i analiza zdarzenia

W dniu 12 listopada 2019 r. przewoźnik Ryanair Sun S.A realizował rozkładowy rejs na trasie EPKK-LICJ statkiem powietrznym typu Boeing 737-8AS o znaku rozpoznawczym SP-RSA. Bezpośrednio po starcie z lotniska odlotu, pilot monitorujący (PM)¹ wykonał procedurę chowania podwozia, która zakończyła się niepowodzeniem. Podwozie pozostało w położeniu „wypuszczone”. Załoga kokpitowa podjęła decyzję o kontynuowaniu wznoszenia zgodnie z SID² oraz poinformowała ATC³ o problemach technicznych związanych z brakiem możliwości schowania podwozia. ATC wydało zezwolenie na zatrzymanie wznoszenia na wysokości 6000 ft⁴ i skierowanie statku powietrznego do strefy oczekiwania. Zgodnie z QRH⁵ załoga kokpitowa wykonała procedurę „GEAR DISAGREE”. Po jej zakończeniu podjęła decyzję o niekontynuowaniu lotu do lotniska docelowego i lądowaniu na lotnisku startu. Lądowanie na lotnisku EPKK odbyło się bez następstw. Wykonano oględziny statku powietrznego, które nie ujawniły uszkodzeń. Wykonano test urządzenia PSEU⁶, który nie wykazał niesprawności systemów odpowiedzialnych za monitorowanie konfiguracji statku powietrznego. W trakcie badania zdarzenia nie ujawniono uchybień załogi kokpitowej w wykonaniu procedur podczas lotu. Przewoźnik podjął decyzję o wymianie podzespołu „*Landing gear lever module and manual extension system access door switch*”.

2. Przyczyna zdarzenia

Podmiot badający zdarzenie ustalił, że prawdopodobną przyczyną zdarzenia było wadliwe działanie podzespołu „*Landing gear lever module and manual extension system access door switch*”.

3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia

¹ PM (ang. pilot monitoring) – pilot monitorujący.

² SID (ang. Standard instrument departure) - standardowy odlot według wskazań przyrządów.

³ ATC (ang. Air traffic control (in general) - Kontrola ruchu lotniczego (ogólnie).

⁴ FT (ang. feet dimensional unit) - Stopy (jednostka miary). 1ft = 0.30 m.

⁵ QRH (Quick Reference Handbook) - podręcznik szybkiego dostępu do procedur wymaganych w sytuacjach niestandardowych i awaryjnych.

⁶ PSEU (ang. proximity switch electronic unit). PSEU odpowiada za monitorowanie i kontrolowanie przełączników zbliżeniowych zainstalowanych w całym samolocie. Przełączniki te służą do wykrywania położenia, ruchu i obecności różnych komponentów w różnych systemach, takich jak podwozie, drzwi i klapy.

Nie ustalono.

4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zrealizowane przez podmiot badający

Podmiot badający uznał zdarzenia jako odosobniony incydent i zalecił monitorowanie wszelkich problemów związanych z wymienionym podzespołem.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

podpis na oryginale

podpis na oryginale