



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

### Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>140/14</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<b>INCYDENT</b>			
Data zdarzenia:	<b>01 lutego 2014 r.</b>			
Miejsce zdarzenia:	<b>TMA EPWA</b>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<b>Samolot Boeing 787-8</b>			
Użytkownik / Operator SP:	<b>PLL „LOT” SA, ul.17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa</b>			
Dowódca SP:	<b>Pilot liniowy</b>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	<b>249</b>
Nadzorujący badanie:	<b>Tomasz Makowski</b>			
Podmiot badający:	<b>Użytkownik</b>			
Skład zespołu badawczego:	<b>Nie powoływano</b>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<b>Raport/Informacja o zdarzeniu</b>			
Zalecenia:	<b>NIE</b>			
Adresat zaleceń:	<b>NIE DOTYCZY</b>			
Data zakończenia badania:	<b>21.06.2016 r.</b>			

#### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas podejścia do lądowania wg ILS na DS11 w EPWA pojawiła się sygnalizacja SPOILERS oraz usterka NOSE WHEEL STEERING. Załoga przerwała podejście i wykonała odpowiednią listę kontrolną, a następnie wykonała podejście na DS15 (ze względu na korzystniejszy kierunek wiatru – 140°/19kts). Podczas kołowania wykorzystywane było różnicowe hamowanie dla sterowania kierunkiem. Załoga dokonała wpisu do LDP-60 i samolot przekazano ekipie technicznej MAEL Monarch, która dokonała przeglądu i usprawnienia samolotu – sprawdzono działanie spoilerów (nie stwierdzono usterek), wykryto głębokie pęknięcie na kole nr 5 (koło wymieniono) oraz sprawdzono działanie sterowania podwoziem przednim (wymieniono i wyregulowano LWS).

*Podczas analizy przebiegu zdarzenia z pilotami floty 787 stwierdzono, że sygnalizacja usterki NOSE WHEEL STEERING może wystąpić w wyniku jednoczesnego użycia dźwigni sterowania podwoziem przednim przez obu pilotów w czasie dłuższym niż 10 s.*

**Działania profilaktyczne podjęte przez Użytkownika:**

- *Wymieniono LRU sterowania podwoziem przednim.*
- *Zdarzenie zarejestrowano w bazie danych SMS i sklasyfikowano wg kryteriów przyjętych w PLL „LOT” SA. Będzie ono ujęte we wskaźnikach bezpieczeństwa lotniczego (SPI) monitorowanych zgodnie z zasadami zawartymi w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem Lotniczym.*

**Przyczyna zdarzenia lotniczego:**

*Najbardziej prawdopodobną przyczyną zdarzenia było jednoczesne użycie dźwigni sterowania podwoziem przednim przez obu pilotów w czasie dłuższym niż 10 s.*

**Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:**

*Nie ma.*

**Koniec**

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Tomasz Makowski	<i>podpis na oryginale</i>