



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

| | | | | |
|---------------------------------------|---|----------------|---------------|--------------------|
| Numer ewidencyjny zdarzenia: | 531/15 | | | |
| Rodzaj zdarzenia: | INCYDENT | | | |
| Data zdarzenia: | 18 kwietnia 2015 r. | | | |
| Miejsce zdarzenia: | Lotnisko EPGD | | | |
| Rodzaj, typ statku powietrznego: | Samolot Beechcraft C90GT King Air | | | |
| Użytkownik / Operator SP: | FLYJET sp. z o.o., ul.Sabały 60, 02-174 Warszawa | | | |
| Dowódca SP: | Pilot zawodowy liniowy | | | |
| Liczba ofiar / rodzaj obrażeń: | <i>Śmiertelne</i> | <i>Poważne</i> | <i>Lekkie</i> | <i>Bez obrażeń</i> |
| | - | - | - | - |
| Nadzorujący badanie: | Tomasz Makowski | | | |
| Podmiot badający: | Użytkownik | | | |
| Skład zespołu badawczego: | Nie powoływano | | | |
| Forma dokumentu zawierającego wyniki: | Informacja o zdarzeniu | | | |
| Zalecenia: | Nie ma | | | |
| Adresat zaleceń: | Nie dotyczy | | | |
| Data zakończenia badania: | 28.01.2016 r | | | |

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas podejścia do lądowania VOR29 na lotnisku EPGD po wypuszczeniu podwozia załoga stwierdziła brak sygnalizacji wypuszczenia lewego głównego podwozia, nie świeciła również sygnalizacja procesu wypuszczania tego podwozia. Ponowna próba wypuszczenia podwozia nie zmieniła sytuacji. Dowódca wykonał niski przelot nad drogą startową w celu sprawdzenia stanu wypuszczenia podwozia przez obserwatorów z ziemi, a po uzyskaniu potwierdzenia prawidłowego optycznie stanu podwozia załoga wykonała listę kontrolną „EMER LDG GEAR EXT”. Lądowanie i kołowanie odbyły się bez problemów.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Usterka sygnalizacji wypuszczenia lewego podwozia głównego.

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

Nie ma.

Koniec

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