



MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 463/08

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący Komisji, przew. posiedzenia.....	LASEK Maciej
Członek Komisji.....	CICHON Michał
Członek Komisji.....	FYDRYCH Bogdan
Członek Komisji.....	KĘDZIERSKI Jerzy
Członek Komisji.....	ŁOJEK Edward
Członek Komisji.....	MAKOWSKI Tomasz

W dniu 22 sierpnia 2012 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez White Eagle Aviation SA okoliczności badania zdarzenia samolotu ATR-42-300 znaki rozp. SP-KTR, które miało miejsce 12 lipca 2008 r. podczas startu z lotniska Poznań-Ławica [EPPO]. **Działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.)**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia ww. podmiotu za wystarczające do wyjaśnienia zdarzenia i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas startu włączyła się sygnalizacja CARGO DOOR UNLOCKED, załoga wykonała lądowanie na lotnisku startu, przy czym po wypuszczeniu podwozia na głównym panelu informacyjnym nie pojawiła się żadna informacja o jego położeniu, a załoga korzystała z informacji podawanych na panelu dublującym. Stwierdzono, że bezpiecznik automatyczny LDG GEAR/LDG CTL & PRIM DET SYS SPLY & IND jest wyłączony. Po jego włączeniu i potwierdzeniu prawidłowego działania systemu zamków drzwi cargo ponowiono start. Po drugim starcie sytuacja powtórzyła się i dodatkowo okazało się niemożliwe schowanie podwozia, a sygnalizacja pokazywała jego niebezpieczne położenie (zapalone trzy czerwone i trzy zielone lampki), przy tym bezpiecznik głównego systemu informującego o położeniu podwozia ponownie znalazł się w pozycji WYŁĄCZONY. Próba włączenia go powiodła się dopiero po przestawieniu dźwigni położenia podwozia do pozycji WYPUSZCZONE (próbę tę ponawiano kilkakrotnie). Analiza sytuacji doprowadziła załogę do wniosku o nieprawidłowym działaniu systemu WEIGHT ON WHEELS. Podjęta została decyzja o ponownym lądowaniu na lotnisku startu. Samolot został przekazany służbom technicznym, dopuszczony do przelotu wg MEL-21-51-I i przebazowany do Warszawy w celu usunięcia usterki.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Przyczyną zdarzenia było zwarcie czterech przewodów z masą przewodu ekranowego w wiązce elektrycznej pomiędzy złączem 121VC a złączem elektrohydraulicznego zaworu przełączającego SELECTOR VALVE-L/G, FIN13GA – zawór ten odpowiada za sterowanie wypuszczaniem i chowaniem podwozia.

Komisja zaakceptowała zastosowane przez Użytkownika środki profilaktyczne:

Nakazano wykonanie przeglądów ww. wiązek elektrycznych na pozostałych samolotach.

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Nadzorujący badanie

inż. Tomasz Makowski *podpis na oryginale*