



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,  
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ  
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

**Dot. zdarzenia nr: 960/12**

## **UCHWAŁA**

**Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:**

Przewodniczący posiedzenia: dr inż. Maciej Lasek  
Członek Komisji: dr inż. Dariusz Frątczak  
Członek Komisji: mgr inż. Bogdan Fydrych  
Członek Komisji: mgr inż. Edward Łojek  
Członek Komisji: lic. Robert Ochwat  
Członek Komisji: mgr inż. Waldemar Targalski

W dniu 18 stycznia 2013 roku, podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez Użytkownika, wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego które wydarzyło się w dniu 6 sierpnia 2012 roku po starcie z lotniska EPWA. Działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała dostarczone informacje za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

### **Przebieg i okoliczności zdarzenia:**

Załoga samolotu po starcie z lotniska EPWA i po przestawieniu dźwigni sterowania podwoziem w pozycję „SCHOWANE” stwierdziła, że włączyła się sygnalizacja ostrzegająca, że podwozie nie zostało schowane i znajduje się w pozycji pośredniej. Podjęte kilkakrotnie próby wypuszczania i chowania podwozia nie spowodowały zmiany sygnalizacji. Załoga podjęła decyzję o powrocie na lotnisko startu po zużyciu paliwa do osiągnięcia ciężaru samolotu do lądowania nie przekraczającego dopuszczalnych wartości eksploatacyjnych. Załoga nie zgłaszała do służb kontroli ruchu lotniczego sytuacji ponaglenia i wykonała manewr lądowania bez problemów. Samolot został przekazany do uprawnionej organizacji obsługi technicznej w celu przeprowadzenia testów podwozia. Przeprowadzono kontrolę rejestracji usterek w pokładowym komputerze obsługowym, sprawdzono „UPLOCK NOSE LANDING GEAR SWITCH” oraz kilkakrotnie wykonano testy wypuszczania i chowania podwozia. Pozwoliło to na ustalenie

przyczyny zdarzenia, którą było niewłaściwe wyregulowanie popychaczy drzwi przedniego podwozia.

**Przyczyna incydentu lotniczego:**

**Niewłaściwe wyregulowanie długości popychaczy drzwi przedniego podwozia.**

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

**Nadzorujący badanie:**

mgr inż. Edward Łojek *podpis na oryginale*