



Dot. incydentu nr: 138/14

## UCHWAŁA

### PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 2 lipca 2014 r., przedstawionych przez użytkownika informacji o okolicznościach zdarzenia lotniczego samolotu SAAB-340A, które wydarzyło się w dniu 31 stycznia 2014 r. podczas podejścia do lądowania na lotnisku w Helsinkach (EFHKK) 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<sup>1</sup>**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

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

W czasie końcowego podejścia do lądowania po przestawieniu dźwigni podwozia w położenie wypuszczania zapaliła się na CWP sygnalizacja HYDR. Tylko przednia i prawa goleń zostały wypuszczone i zablokowane, co było sygnalizowane świeceniem zielonych lampek na panelu kontrolnym podwozia. Załoga wykonała *Memory Items* dla HYDR LIGHT ON, przełączono HYDR PUMP w położenie OFF i sprawdzono ciśnienie w instalacji (było poniżej 2000 psi). Następnie wykonano procedurę *Go Around* i w holdingu wykonano czynności zgodnie z *Abnormal Checklist*. Dokonano sprawdzenia *Lamp Test* i bezpieczników zgodnie z GEAR DOWN UNSAFE CONDITION. Dokonano próby schowania i ponownego wypuszczenia podwozia – bez powodzenia. Próba użycia ręcznej pompy hydraulicznej nie dało sukcesu. Dokonano awaryjnego wypuszczenia podwozia – z powodzeniem. Podejście do lądowania i lądowanie przebiegło normalnie. Po opuszczeniu pasa startowego, podczas kołowania, załoga stwierdziła trudności w sterowaniu samolotem z powodu niskiego ciśnienia hydraulicznego i zdecydowała się zatrzymać samolot na drodze kołowania. Samolot odholowano na stanowisko postojowe.

#### **Przyczyna zdarzenia lotniczego:**

Przyczyną awarii układu hydraulicznego, uniemożliwiającej normalne wypuszczenie podwozia, była awaria pompy hydraulicznej spowodowana nadmiernym zużyciem jej elementów w okresie międzynaprawczym.

Przyczyny nieefektywnego użycia ręcznej pompy hydraulicznej nie udało się ustalić.

#### **Działania profilaktyczne podjęte przez użytkownika:**

1. O przebiegu zdarzenia poinformowano personel latający;
2. Podczas szkoleń okresowych na symulatorze należy przeciwyczyć sposób operowania ręczną pompą hydrauliczną oraz czynności zgodnie z *Abnormal Checklist* GEAR DOWN UNSAFE CONDITION.

<sup>1</sup> Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

**Komisja nie formułowała** zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Podpis nadzorującego badanie

*podpis na oryginale*

dr inż. Stanisław Żurkowski, Eur Ing