



Dot. incydent nr: 341/14

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 24 lipca 2014 r. przedstawionych przez operatora lotniczego informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego samolotu Boeing 737-400, które wydarzyło się 23 marca 2014 r. po starcie z lotniska w Katowicach (EPKT) 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 uchylającego dyrektywę 94/56/WE¹**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Informacje/raport o zdarzeniu

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Po starcie, po wykonaniu After Takeoff Procedure i listy kontrolnej After Takeoff załoga stwierdziła, że świeci się czerwona lampka kontrolna LEFT GEAR lewego podwozia głównego (informacja o niezgodności położenia podwozia z pozycją dźwigi Landing Gear Lever). Wykonano listę kontrolną NNC GEAR DISAGREE. Wykonanie czynności nakazanych listą kontrolną nie wpłynęło na sygnalizację. Załoga podjęła decyzję o lądowaniu na lotnisku startu. Po wypaleniu paliwa w celu uzyskania masy do lądowania wypuszczono podwozie. Lądowanie odbyło się prawidłowo.

Podczas sprawdzania samolotu przez personel techniczny na podstawie WO - LT/0205/KTW/2014 wykonano zgodnie z AMM 32-61-21 MAIN GEAR UPLOCK SENSOR TEST, który wykazał konieczność regulacji czujnika podwozia. Po wykonaniu AMM 32-61-21 MAIN GEAR UPLOCK SENSOR ADJUSTEMENT samolot dopuszczono do eksploatacji. Kolejne loty odbyły się bez uwag.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Nieprawidłowe działanie układu sygnalizacji położenia podwozia głównego.

Komisja nie sformułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale

¹ Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35