



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

Dot. zdarzenia nr: 1588/11

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Z-ca Przewodniczącego Komisji, przew. posiedzenia.....	PUSSAK Andrzej
Członek Komisji.....	CICHON Michał
Członek Komisji.....	FRĄTCZAK Dariusz
Członek Komisji.....	LIPIEC Piotr
Członek Komisji.....	ŁOJEK Edward
Członek Komisji.....	MAKOWSKI Tomasz
Członek Komisji.....	TARGALSKI Waldemar

W dniu 01 czerwca 2012 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez PLL „LOT” SA wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego samolotu Embraer 170-100 znaki rozp. SP-LDG, które wydarzyło się 26 grudnia 2011 r. podczas startu z lotniska Kraków-Balice [EPKB].

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas startu nie było możliwe przestawienie dźwigni chowania i wypuszczania podwozia do pozycji UP, a na EICAS nie pojawiły się żadne komunikaty o usterce. Załoga wykonała procedury GEAR LEVER CAN NOT BE MOVED UP (QRH 3.1 page 30) oraz LG WOW SYS FAIL (QRH 3.15 page 6) po czym wróciła na lotnisko startu. Ekipa techniczna LOT AMS stwierdziła w Central Maintenance Computer komunikat o usterce czujnika zbliżeniowego przedniego podwozia NLG WOW 2. Wymieniono oba czujniki WOW przedniego podwozia i w pokładowym dzienniku technicznym dokonano wpisu poświadczającego wykonanie pełnej procedury ich wymiany i sprawdzenia, choć nie można było użyć podnośników (z powodu ich braku na lotnisku).

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 wyżej wymienionego podmiotu i uznała, iż:

Przyczyną incydentu lotniczego była niesprawność czujnika zbliżeniowego przedniego podwozia NLG WOW 2 z nieustalonego powodu.

Komisja przyjęła do wiadomości działania w zakresie bezpieczeństwa podjęte i zrealizowane przez Użytkownika:

- 1. Dział OT PLL „LOT” SA dokona analizy dla określenia, czy z czysto technicznego punktu widzenia działania mechanika polegające na niepełnym wykonaniu procedury wymiany i sprawdzenia czujników WOW przedniego podwozia (tj. bez użycia podnośników, a na podwoziu wypuszczonym) są funkcjonalnie równoważne z procedurą określoną przez producenta samolotu.**
- 2. W razie pozytywnego wyniku analizy z p.1 powyżej dział OT PLL „LOT” SA wystąpi do producenta z wnioskiem o zgodę na takie zastępowanie procedur w przyszłości.**

Komisja nie formułuje żadnych zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Podpisy komisji

Z-ca Przewodniczącego Komisji	PUSSAK Andrzej	<i>podpis na oryginale</i>
Członek Komisji	CICHON Michał	<i>podpis na oryginale</i>
Członek Komisji	FRATCZAK Dariusz	<i>podpis na oryginale</i>
Członek Komisji	LIPIEC Piotr	<i>podpis na oryginale</i>
Członek Komisji	ŁOJEK Edward	<i>podpis na oryginale</i>
Członek Komisji	MAKOWSKI Tomasz	<i>podpis na oryginale</i>
Członek Komisji	TARGALSKI Waldemar	<i>podpis na oryginale</i>