



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

Dot. zdarzenia nr: 367/12

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych w składzie:

Przewodniczący Komisji – prowadzący: dr inż. Maciej Lasek

Zastępca Przewodniczącego Komisji: mgr inż. Jacek Jaworski

Sekretarz Komisji: mgr Agata Kaczyńska

Członek Komisji: dr inż. Stanisław Żurkowski

Członek Komisji: inż. Tomasz Makowski

Członek Komisji: mgr Tomasz Kuchciński

Członek Komisji: mgr inż. pil. Waldemar Targalski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 30 listopada 2012 roku, okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu B767, które wydarzyło się w dniu 28 kwietnia 2012 roku podczas wznoszenia po starcie z lotniska Newark, 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 informacje zawarte w zgłoszeniu zdarzenia oraz uzupełnione przez operatora za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas wznoszenia po starcie, pilot lecący wywołał listę kontrolną „After T/O checklist”. Pilot monitorujący przestawił dźwignię podwozia z pozycji UP do pozycji OFF. Dźwignia nie zablokowała się w pozycji OFF i zatrzymała się dalej rozpoczynając sekwencję otwierania osłon

podwozia. Do rozpoczęcia procesu wypuszczania podwozia doszło w sposób niezamierzony na wysokości około 11000 ft. Dźwignia została przestawiona nieznacznie poza pozycję OFF co skutkowało zarówno potwierdzonym przez sygnalizację, jak i słyszalnym na pokładzie otwarciem się osłon podwozia głównego oraz przedniego. Po powrocie samolotu do EPWA personel techniczny dokonał analizy zapisów FDR oraz sprawdził poprawność działania dźwigni chowania i wypuszczania podwozia. Nie stwierdzono żadnych nieprawidłowości w funkcjonowaniu układu. Nie stwierdzono przekroczenia ograniczeń eksploatacyjnych związanych z prędkością chowania i wypuszczania podwozia. W dalszej eksploatacji sytuacja nie powtórzyła się.

Przyczyna incydentu lotniczego:

niezamierzone przestawienie przez pilota monitorującego dźwigni chowania i wypuszczania podwozia z pozycji „UP” poza neutrum pozycji „OFF” co zainicjowało sekwencję wypuszczania podwozia.

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Nadzorujący badanie:

mgr inż. pil. Waldemar Targalski *podpis na oryginale*