



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

Dot. zdarzenia nr: 495/12

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia, Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. pil. Andrzej Pussak
Członek Komisji:	dr inż. pil. Michał Cichoń
Członek Komisji:	dr inż. pil. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	mgr inż. pil. Bogdan Fydrych
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	mgr inż. pil. Waldemar Targalski
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski

W dniu 31 maja 2012 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez System Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS), SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, zgłoszenie zdarzenia lotniczego samolotu PIAGGIO P180Avanti II, znaki rozpoznawcze SP-MXI, które wydarzyło się w dniu 23 maja 2012 r., podczas podejścia do lądowania na lotnisku EPGD.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 23 maja 2012 roku podczas wykonywania lotniczego transportu sanitarnego po trasie EPWA-EPGD, załoga samolotu P180Avanti II wykonując podejście do lądowania z widocznością pasa 11 w EPGD, odeszła na drugi krąg z powodu braku sygnalizacji (brak podświetlenia trzech zielonych lampek) podwozia. W tym czasie wartość ciśnienia w instalacji hydraulicznej wynosiła 1000 PSI. Procedurę kolejnego podejścia do lądowania wykonano zgodnie z instrukcją kontrolera ATC. Na prośbę załogi kontroler TWR EPGD przekazał, że podwozie wygląda na wypuszczone. Podejście i lądowanie odbyło się bez przeszkód. Przyczyną odejścia na kolejne zejście do lądowania był brak pewności załogi, co do stanu wypuszczenia podwozia. Pogoda w Gdańsku była słoneczna-CAVOK. Wykonując pierwsze podejście z widocznością na pozycji z wiatrem podwozie zostało wypuszczone i zablokowane z prawidłową sygnalizacją. Załoga na prostej nie widziała wskazań trzech zielonych lampek ponieważ w trakcie kolejnego podejścia pilot stwierdził, że na LIGHTS DIMMING CONTROL PANEL wyłącznik LAMP był w pozycji DIM, który jest zazwyczaj używany przy słabym oświetleniu zewnętrznym. Na prostej słońce oświetlało kokpit w taki sposób, że przy położeniu przełącznika w pozycji DIM podświetlenie lampek podwozia było niewidoczne. Po przełączeniu przełącznika z pozycji DIM na prawidłową w tych warunkach BRIGHT sygnalizacja była widoczna niezależnie od oświetlenia kokpitu przez słońce.

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 powstania zdarzenia było użycie przełącznika LAMP w pozycji DIM używanego przy słabym oświetleniu zewnętrznym zamiast na prawidłową w warunkach silnego nasłonecznienia pozycję BRIGHT.

A także proponuje **zalecenie dotyczące bezpieczeństwa:**

Z zaistniałym zdarzeniem zapoznać personel latający SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe.

Podpisy Komisji

Przewodniczący posiedzenia, Z-ca przewodniczącego Komisji:

Andrzej Pussak

podpis na oryginale

Członek Komisji: Michał Cichoń

podpis na oryginale

Członek Komisji: Dariusz Frączak

podpis na oryginale

Członek Komisji: Bogdan Fydrych

podpis na oryginale

Członek Komisji: Tomasz Makowski

podpis na oryginale

Członek Komisji: Waldemar Targalski

podpis na oryginale

Członek Komisji: Stanisław Żurkowski

podpis na oryginale