



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

Dot. zdarzenia nr: 927/10

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych w składzie:

Zastępca Przewodniczącego Komisji - prowadzący: mgr inż. Jacek Jaworski

Sekretarz Komisji: mgr Agata Kaczyńska

Członek Komisji: mgr inż. Edward Łojek

Członek Komisji: mgr inż. Piotr Lipiec

Członek Komisji: mgr inż. Bogdan Fydrych

Członek Komisji: mgr inż. pil. Waldemar Targalski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 24 października 2012 roku, okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu B737, które wydarzyło się w dniu 21 sierpnia 2010 roku podczas podejścia do lądowania na lotnisku Warszawa-Okęcie (EPWA), 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 za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas podejścia do lądowania w WAW stwierdzono brak górnej sygnalizacji wypuszczenia przedniego podwozia oraz ciągły sygnał dźwiękowy. Wykonano procedurę go-around. Następnie na pozycji z wiatrem ponownie wypuszczono podwozie celem sprawdzenia znaczników przez wizjer. Z powodu trudności w odczytaniu położenia znaczników kolejno przez dwóch pilotów, poproszono o niski przelot w celu przeprowadzenia wizualnej oceny stanu faktycznego położenia podwozia. Po niskim przelocie oraz informacji z ziemi, że podwozie jest na zamkach, wykonano awaryjne lądowanie z uwzględnieniem manualnego wypuszczenia przedniego

podwozia. Poinformowano kabinę, wykonano checklisty. Dobieg odbył się prawidłowo. Wykonano kołowanie na płytę postojową. Samolot został przekazany służbom technicznym.

Podczas lokalizacji usterki przez służby techniczne stwierdzono usterkę sensora secondary system. Samolot dopuszczono do eksploatacji zgodnie z LOT MEL 32-6C. Następnego dnia wymieniono uszkodzony sensor oraz M278 MISCELLANEOUS SWITCHING MODULE.

Przyczyną incydentu lotniczego była:

usterka sensora „secondary system” sygnalizacji wypuszczenia podwozia.

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Nadzorujący badanie:

mgr inż. Waldemar Targalski *podpis na oryginale*