



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

Dot. zdarzenia nr: 1398/10

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia,
Z-ca przewodniczącego Komisji: mgr inż. Jacek JAWORSKI
Sekretarz Komisji: mgr Agata KACZYŃSKA
Członek Komisji: dr inż. Michał CICHON
Członek Komisji: dr inż. Dariusz FRĄTCZAK
Członek Komisji: mgr inż. Bogdan FYDRYCH
Członek Komisji: mgr inż. Jerzy KĘDZIERSKI
Członek Komisji: mgr inż. Edward ŁOJEK
Członek Komisji: mgr inż. Ryszard RUTKOWSKI

W dniu 8 sierpnia 2012 roku, podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego samolotu Piaggio P180 Avanti o znakach rozpoznawczych SP-MXH, które wydarzyło się w dniu 16 grudnia 2010 roku w strefie kontrolowanej lotniska Gdańsk (CTR Gdańsk). **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 podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Samolot wykonywał lotniczy transport sanitarny ze Szczecina (EPSC) do Gdańska (EPGD). Podczas podchodzenia do lądowania w Gdańsku dowódca samolotu stwierdził brak sygnalizacji potwierdzającej wypuszczenie i zablokowanie podwozia prawego. Załoga przerwała podejście, poinformowała Kontrolę Ruchu Lotniczego o problemach z podwoziem i poprosiła o odejście do strefy oczekiwania. W strefie oczekiwania załoga wykonała kilkakrotnie cykl wypuszczania i chowania podwozia. Podczas piątej próby sygnalizacja potwierdziła wypuszczenie i zablokowanie podwozia prawego. Lądowanie odbyło się bez zakłóceń.

Prawdopodobną przyczyną incydentu lotniczego było:

nieprawidłowe działanie dźwigni siłownika chowania/wypuszczania podwozia, która powoduje uaktywnienie elektrycznego przełącznika sygnalizacji położenia podwozia.

A także akceptuje następujące **zastosowane działania profilaktyczne:**

- wymiana siłownika chowania/wypuszczania podwozia,
- wymiana pulpitu sterowania podwoziem wraz z sygnalizacją jego położenia,
- dokonanie zmian w organizacji pracy Stacji Obsługi Technicznej samolotów,

- przeprowadzenie szkolenia okolicznościowego dla pilotów uczestniczących w zdarzeniu.

oraz zaproponowane **zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

- po zaistnieniu jakiegokolwiek zdarzenia lotniczego przeprowadzenie z załogą omówienia tego zdarzenia.

Podpis nadzorującego:

podpis na oryginale