



**Dot. incydentu nr: 1841/13**

## **UCHWAŁA**

### **PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH**

Po rozpatrzeniu w dniu 05 marca 2015 r. przedstawionych przez Użytkownika okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu Bombardier DHC8 Q400, którego zaistnienie stwierdzono 25 listopada 2013 r. podczas przeglądu przedlotowego na lotnisku EPGD, 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 uchylającego dyrektywę 94/56/WE<sup>1</sup>**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych podjęła decyzję o przyjęciu raportu końcowego Użytkownika i o zakończeniu badania.

#### **Informacje/raport o zdarzeniu**

##### **Przebieg i okoliczności zdarzenia:**

Podczas wykonywania przeglądu przedlotowego przed startem do lotu na trasie EPGD-EHAM załoga zauważyła uszkodzenia pokryw luków podwozia głównego oraz owiewkach podwozia po lewej i prawej stronie samolotu. Zdarzenie zgłoszono do MCC i samolot przekazano służbom technicznym, które dokonały wymiany uszkodzonych elementów (pokryw luków i owiewek lewego i prawego podwozia głównego) po czym samolot został przywrócony do użytkowania.

W trakcie poszukiwania przyczyn uszkodzenia zgłosił się oficer rejsu, który wykonywał na tym samolocie lot poprzedniego dnia. Dowiedziawszy się o uszkodzeniach, poinformował, iż poprzedniego dnia podczas ostatniego rejsu przez pomyłkę przestawił dźwignię chowania i wypuszczania podwozia w pozycję „DOWN” zamiast dźwignię sterowania klapami w pozycję „5”. Zorientowawszy się o popełnionym błędzie, po ok. 2 sekundach przestawił dźwignię chowania i wypuszczania podwozia ponownie w pozycję „UP” bez odczekania na zakończenie sekwencji wypuszczania podwozia.

Pełny czas realizacji procedury wypuszczania podwozia trwa do ok. 10-12 sekund. Sekwencja otwierania pokryw luków podwozia głównego (kontrolowana przez PSEU – Proximity Sensor Electronic Unit) została tym samym zakłócona i pokrywy te nie zdążyły się otworzyć w trakcie procedury wypuszczania podwozia.

Po lądowaniu nie dokonano przeglądu samolotu.

### **Przyczyna zdarzenia lotniczego:**

Przyczyną zdarzenia był błąd ludzki – omyłkowe przestawienie dźwigni chowania i wypuszczania podwozia zamiast dźwigni sterowania klapami oraz nieprzemyślana próba poprawienia tego błędu przez pilota nielecącego w poprzednim locie, co doprowadziło do zakłócenia sekwencji wypuszczania podwozia i uszkodzeń pokryw luków oraz owiewek podwozia głównego.

### **Działania profilaktyczne podjęte przez Użytkownika:**

1. Poinformowanie załóg o zaistniałym zdarzeniu ze zwróceniem uwagi na właściwą obsługę dźwigni chowania i wypuszczania podwozia (tj. konieczności czekania na zakończenie sekwencji procedury chowania lub wypuszczania podwozia przed ponownym przestawieniem tej dźwigni);
2. Przypomnienie załogom o obowiązku wykonywania przeglądu po locie, zwłaszcza na lotniskach innych niż Warszawa;
3. Poinformowanie Wytwórcy samolotu o zdarzeniu.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Podpis nadzorującego badanie

*podpis na oryginale*

---

<sup>1</sup> Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35