



## Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT 2021/0194

UCHWAŁA

z dnia 24 lutego 2021 r.

<b>Rodzaj, typ statku powietrznego:</b>	Samolot, Bombardier DHC-8-402
<b>Znaki rozpoznawcze SP:</b>	SP-EQC
<b>Data zdarzenia:</b>	1 lutego 2021 r.
<b>Miejsce zdarzenia:</b>	EPGD

Po rozpatrzeniu zgromadzonej dokumentacji z przeprowadzonego badania zdarzenia przedstawionej przez użytkownika statku powietrznego, działając na podstawie Art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz §18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

### 1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

W dniu zdarzenia samolot Bombardier DHC-8-402 o znakach rozpoznawczych SP-EQC wykonywał lot z pasażerami na trasie Gdańsk (EPGD) – Warszawa (EPWA). Po starcie z EPGD, w celu schowania podwozia, pilot przestawił dźwignię podwozia w pozycję „UP”. Wówczas zgasły trzy zielone lampki kontrolne podwozia i zapaliły się trzy lampki czerwone oraz pojawiła się sygnalizacja usterki oznaczona „WT ON WHEELS” (ciężar na kołach). Podwozie nie zmieniło położenia i pozostało w pozycji otwartej. Załoga samolotu wykonała czynności przewidziane w listach kontrolnych dla tego typu sytuacji. Powtórne przestawienie dźwigni podwozia w pozycję dolną spowodowało natychmiastowe zapalenie trzech zielonych lampek kontrolnych podwozia. Po ocenie warunków atmosferycznych (sprzyjający kierunek wiatru, brak oblodzenia) oraz ilości paliwa (dodatkowe 800 kg paliwa w zbiornikach), a także po konsultacji z szefem pokładu oraz centrum obsługi technicznej, załoga podjęła decyzję o kontynuowaniu lotu zgodnie z planem i wykonaniu lądowania w EPWA. Lądowanie przebiegło prawidłowo, a po przyziemieniu zgasł alert „WT ON WHEELS”.

Przegląd podwozia wykonany przez służby techniczne wykazał, że nieobciążony amortyzator podwozia przedniego (NLG) nie wysuwał się w pełnym zakresie, co powodowało, że czujnik zbliżeniowy podawał błędny sygnał o obciążeniu NLG

również w locie. W konsekwencji blok elektroniczny (PSEU) sterujący chowaniem i wypuszczaniem podwozia nie pozwalał na schowanie podwozia.

**2. Przyczyna zdarzenia:**

**Przyczyną zdarzenia było niepełne wysunięcie odciążonego amortyzatora przedniego podwozia po starcie samolotu, co uniemożliwiło zainicjowanie sekwencji chowania podwozia.**

**3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:**

Nie określono.

**4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane przez podmiot badający:**

Brak.

**5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

Nie określono.

**Nadzorujący badanie**

**Przewodniczący Komisji**