

Warszawa, dnia 3 stycznia 2017 r.

Poz. 12

**KOMUNIKAT NR 12  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 3 stycznia 2017 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego nr 1054/2016**

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225) w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. **Incydent lotniczy**, który wydarzył się w dniu 24 maja 2016 r. na samolocie Boeing 737-400, klasyfikując do kategorii:

**"Czynnik techniczny"  
w grupie przyczynowej: "T3 – Podwozie i ogumienie"  
oraz  
"Czynnik organizacyjny"  
w grupie przyczynowej: "O10 – Obsługa techniczna".**

**2. Opis okoliczności incydentu lotniczego:**

Skrócony opis zdarzenia powstał na podstawie raportu końcowego przesłanego przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w dniu 7 czerwca 2016 r.

CTR EPKT. Po starcie z lotniska EPKT załoga nie mogła przestawić dźwigni chowania i wypuszczania podwozia w pozycję UP (pozostała ona w pozycji pośredniej OFF). Załoga podjęła decyzję powrotu na lotnisko startu, powiadomiła ATC o problemie i uzyskała zgodę na holding. Po schowaniu klap załoga wykonała listę kontrolną LANDING GEAR LEVER WILL NOT MOVE UP AFTER TAKE OFF, zgodnie z którą określiła uszkodzenie w układzie systemu AIR/GROUND, po czym bezpiecznie wylądowała. Po lądowaniu kapitan powiadomił MCC oraz dokonał wpisu w EDP-1. Personel techniczny wykonał próby układu chowania i wypuszczania podwozia (na podnośnikach), w wyniku których stwierdzono uszkodzenie czujnika AIR/GROUND SENSOR. Dokonano jego wymiany i regulacji układu, przeprowadzono próby operacyjne podwozia i wykonano oblot techniczny z weryfikacją działania podwozia w trybie normalnym i awaryjnym. Samolot dopuszczono do dalszej eksploatacji bez ograniczeń. Zjawisko nie powtórzyło się. Zdarzenie ma związek z wcześniejszymi incydentami 729/16 i 732/16.

**3. Przyczyna incydentu lotniczego:**

Przyczyną zdarzenia było uszkodzenie czujnika AIR/GROUND SENSOR, powodujące okresowe przesyłanie błędnych informacji do układu chowania i wypuszczania podwozia.

**4. Zalecenia profilaktyczne Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące bezpieczeństwa:**

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie wydała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

wz. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Wiceprezes ds. Transportu Lotniczego

**Izabela Szymajda-Wojciechowska**