

Warszawa, dnia 23 lutego 2017 r.

Poz. 284

**KOMUNIKAT NR 276  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 22 lutego 2017 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego nr 2005/2015**

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 15 września 2015 r. na samolocie Embraer E170, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik techniczny"  
w grupie przyczynowej: "T3 – Podwozie i ogumienie".**

**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.

Po starcie z WAW załoga przestawiła dźwignię sterowania podwoziem w pozycję UP (schowane). Podwozie główne zostało schowane i zablokowane – zaświeciła się zielona sygnalizacja schowanego podwozia na EICAS. Sygnalizacja przedniego podwozia sygnalizowała, że proces chowania podwozia nie zakończył się pomyślnie. Jednocześnie załoga w kokpicie słyszała cykliczne odgłosy odblokowywania się i ponownego chowania (dociskania przez system hydrauliki) przedniego podwozia. Załoga przestawiła dźwignię sterowania podwoziem w pozycję wypuszczone (DOWN), sprawdzono sygnalizację prawidłowego wypuszczenia i zablokowania podwozia. Zawrócono rejs do WAW. Lądowanie przebiegło bez zakłóceń. Załoga telefonicznie powiadomiła KBZL oraz złożyła raport ASR. Kapitan w wywiadzie potwierdził, że służby ratownicze PPL asystowały przy lądowaniu. Załoga kabinowa została poinformowana o problemie i przygotowana do lądowania na lotnisku startu.

**3. Przyczyna incydentu lotniczego:**

Służby techniczne przeprowadziły sprawdzenie i regulację systemu wypuszczania i chowania podwozia zgodnie z AMM 32-33-00 Rev. 39. Przeprowadzono *General Visual Inspection* zgodnie z AMM 32-32-00 Rev.39. Nie wykryto uszkodzeń. Samolot dopuszczono do lotu. Do dnia 30.10.2015 r. usterka nie powtórzyła się.

**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.

**Zastosowane środki profilaktyczne:**

Raport został przesłany do instruktorów CRM w celu uwzględnienia podczas szkoleń okresowych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

**Piotr Samson**