

Warszawa, dnia 13 lutego 2017 r.

Poz. 154

**KOMUNIKAT NR 150
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 13 lutego 2017 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 1211/2016

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. **Incident lotniczy**, który wydarzył się w dniu 3 czerwca 2016 r. na samolocie SAAB SF-340A, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik techniczny"
w grupie przyczynowej: "T12 – Inne"
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.

Samolot został w dniu 30.05.2016 r. przekazany przez użytkownika do organizacji obsługowej JTS Aviation, zlokalizowanej na lotnisku Ostrava-Mošnov (LKMT, Republika Czeska) w celu planowej wymiany przedniego podwozia, którą zakończono 01.06.2016 r. i został wystawiony odpowiedni dokument CRS przez JTS Aviation. W dniu 03.06.2016 r. przybyła załoga w celu przejęcia samolotu, która po odpowiednich przygotowaniach wystartowała z lotniska LKMT. Po starcie i przestawieniu dźwigni chowania i wypuszczania podwozia w pozycję UP załoga zaobserwowała zgaśnięcie wszystkich trzech zielonych lampek kontrolnych położenia podwozia i zaświecenie czerwonej lampki TRANSITION sygnalizującej położenie pośrednie podwozia, która nie zgasła. Załoga trzykrotnie przeprowadziła chowanie i wypuszczanie podwozia – efekt za każdym razem był identyczny. Załoga podjęła decyzję powrotu na lotnisko startu w celu identyfikacji i usunięcia usterki. Samolot został podniesiony na podnośnikach, a personel JTS Aviation wykonał „Functional test of the Extension and Retraction of the Landing Gear” według AMM 32-30-00 – podczas testu podwozie chowało się i wypuszczało prawidłowo, a sygnalizacja jego położenia przez lampki kontrolne również była prawidłowa. Samolot dopuszczono do lotu. Po drugim starcie wystąpił identyczny problem, jak po pierwszym. Załoga ponownie zawróciła na lotnisko startu. Personel techniczny JTS Aviation dokonał regulacji stycznika sygnalizacji położenia podwozia wg AMM 32-61-15-02 i samolot ponownie dopuszczono do lotu. Po trzecim starcie załoga przeprowadziła próby chowania i wypuszczania podwozia z wynikiem pozytywnym i wykonała zaplanowany lot do EPWR. Usterka nie powtórzyła się.

3. Przyczyna incydentu lotniczego:

Nieprawidłowa regulacja stycznika sygnalizacji położenia 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.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Samson