



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

Dot. zdarzenia nr: 80/12

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

| | |
|------------------------------------|-----------------------------|
| Zastępca Przewodniczącego Komisji: | mgr inż. Andrzej Pussak |
| Zastępca Przewodniczącego Komisji: | mgr inż. Jacek Jaworski |
| Członek Komisji: | dr inż. Dariusz Frątczak |
| Członek Komisji: | mgr inż. Ryszard Rutkowski |
| Członek Komisji: | mgr inż. Piotr Lipiec |
| Członek Komisji: | mgr inż. Tomasz Makowski |
| Członek Komisji: | dr inż. Stanisław Żurkowski |

W dniu 18 grudnia 2012 r, podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez Operatora, wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego samolotu EMBRAER E170-100, które wydarzyło się w dniu 29 stycznia 2012 r., podczas podejścia do lądowania w EPWA. 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 uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35)**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Opis okoliczności zdarzenia lotniczego:

W dniu 29.01.2012r samolot typu EMBRAER E170-100 na trasie OTP – WAW. Na pokładzie samolotu znajdowało się 57 pasażerów 2 pilotów i 2 osoby personelu pokładowego. Rejs rozpoczął się o godzinie 12.52 UTC. Podczas podejścia do lądowania na lotnisku w Warszawie, na wysokości RA=1800[ft] po przestawieniu dźwigni wypuszczania podwozia w pozycje DOWN pojawił się komunikat „LG LEVER DISAG” (Landing Gear Lever Disagree) - nie wysunęła się prawa goleń podwozia głównego. Załoga podjęła decyzję o przerwaniu podejścia do lądowania na wysokości RA=1575[ft]. Po około 4 sekundach od momentu przestawienia dźwigni wypuszczania podwozia w pozycję DOWN wysunęła się prawa goleń podwozia. Powiadomiono kontrolę ATC o zaistniałej sytuacji. Załoga wykonała powtórne podejście do lądowania z wysuniętym podwoziem. Kapitan nie deklarował sytuacji EMERGENCY, a lądowanie nastąpiło o godzinie 14.41 UTC. Po lądowaniu samolot został skierowany do służb technicznych celem usunięcia usterki. Obsługa techniczna wykonała „LANDING GEAR EXTENSION TEST” zgodnie z dokumentem AMM 32-33-00 i AMM 32-34-00, oraz „LANDING GEAR UPLOCK ROLLER JAMMED TEST” zgodnie z dokumentem AMM 32-00-03. Wyniki obu testów były pozytywne, samolot został przywrócony do eksploatacji w dniu 30.01.2012 r.

Podczas prowadzonego badania incydentu, Dział Bezpieczeństwa Lotniczego stwierdził, że podobna usterka wystąpiła w dniu 31.01.2012 r. w rejsie BUD-WAW. Tym razem lewa goleń podwozia głównego wyszła z 5 sekundowym opóźnieniem. Kapitan znając poprzedni przypadek

odczekał 5 sekund i nie było konieczności przerywania podejścia. Po lądowaniu w Warszawie samolot ponownie został przekazany obsłudze technicznej, która wykonała smarowanie elementów mechanizmu wypuszczania podwozia obu goleni podwozia głównego zgodnie z dokumentem AMM 32-00-03-600-803A. Wykonano również „LANDING GEAR EXTENSION AND RETRACTION TEST” zgodnie z dokumentami AMM 32-33-00-05 i AMM 32-34-00-05, wynik testów satysfakcjonujący. Samolot został przywrócony do eksploatacji w dniu 01.02.2012r. Usterka nie powtórzyła się.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Przyczyną opóźnionego wysunięcia się podwozia było nierównomierne wysunięcie się w pierwszym przypadku prawej, a w drugim przypadku lewej goleni podwozia głównego, na skutek zwiększenia oporu na mechanizmie UPLOCK ROLLER na lewej i prawej goleni podwozia.

Zastosowane środki profilaktyczne:

Działania podjęte przez Użytkownika.

1. Opracować biuletyn informacyjny dla floty ERJ 170 dotyczący niniejszego zdarzenia.
2. Przekazać raport z przeprowadzonego badania do organizacji obsługowej do wykorzystania podczas okresowych szkoleń personelu technicznego.

Komisja nie formułowała **zaleceń bezpieczeństwa lotów**.

Nadzorujący badanie:

mgr inż. Piotr Lipiec *podpis na oryginale*