

Warszawa, dnia 10 lutego 2017 r.

Poz. 106

**KOMUNIKAT NR 103  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 9 lutego 2017 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego nr 80/2012**

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 29 stycznia 2012r. na samolocie Embraer E170-100, 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.

W dniu 29.01.2012 r. 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 3200-03. 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 01.02.2012 r. Usterka nie powtórzyła się.

### **3. 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.

### **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**