

Warszawa, dnia 8 marca 2017 r.

Poz. 345

**KOMUNIKAT NR 335
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 7 marca 2017 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 1023/2015

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. **Incident lotniczy**, który wydarzył się w dniu 14 czerwca 2015 r. na samolocie w Bombardier DHC-8-400, 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.

Podczas lądowania na drodze startowej 33 lotniska EPWA, kilka sekund po przyziemieniu, pojawiła się sygnalizacja NOSE STEERING CAUTION LIGHT oraz towarzysząca odpowiednia sygnalizacja dźwiękowa. Nastąpiła utrata możliwości sterowania przednim podwoziem za pomocą pedałów i dźwigni. Załoga powiadomiła ATC o problemie oraz o wolniejszym niż zwykle opuszczaniu drogi startowej – do sterowania samolotem na ziemi użyto różnicowego hamowania kół podwozia głównego oraz różnicowania ciągu zespołów napędowych. Po skołowaniu z drogi startowej 33 w drogę kołowania S2, a następnie w drogę kołowania A załoga zatrzymała samolot i zresetowała układ – po resecie sterowanie przednim podwoziem zostało przywrócone. Załoga po zakołowaniu na stanowisko postojowe dokonała odpowiedniego wpisu do Pokładowego Dziennika Technicznego. Ekipa techniczna przeprowadziła sprawdzenie stanu amortyzatora przedniego podwozia i funkcjonowania układu sterowania przednim podwoziem, stwierdzając prawidłowe działanie układu sterowania, nieprawidłowy stan amortyzatora (OFF LIMIT) oraz zużycie ogumienia koła nr 1. Wymieniono koło nr 1 z ogumieniem na nowe. Wykonano prace obsługowe na amortyzatorze i zalecono jego powtórne sprawdzenie po 50 godzinach lotu. Samolot został dopuszczony do eksploatacji.

3. Przyczyna incydentu lotniczego:

Usterka amortyzatora podwozia przedniego

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