

Zał. Nr 1.

Przyczyną wypadku lotniczego było:

Niewłaściwe działanie technika pokładowego polegające na zbyt wczesnym i bez komendy schowaniu podwozia.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku były:

1. Niewłaściwe zarządzanie zasobami załogi oraz niewystarczające doświadczenie we współpracy oraz koordynacji pomiędzy członkami załogi.
2. Rozpoczęcie rotacji samolotu przy małej prędkości poprzez szybkie przestawienie steru wysokości (do 17°) co spowodowało:
 - Wystarczające uniesienie samolotu aby zamknąć przełącznik WOW i umożliwić schowanie podwozia przy prędkości niewystarczającej do lotu wznoszącego;
 - Dostarczenie technikowi pokładowemu mylącej informacji odnośnie statusu aerodynamicznego samolotu.
3. Niewłaściwe wyregulowanie/ustawienie przełącznika WOW co umożliwiło schowanie podwozia przed oderwaniem się samolotu od drogi startowej.

Komentarz:

Pozycja przełącznika chowania i wypuszczania podwozia – centralna konsola nie jest rozpatrywana jako okoliczność sprzyjająca zaistnieniu incydentu. Nie mniej jednak ze względów bezpieczeństwa, badanie wskazuje jako konieczne aby zwrócić na to uwagę, szczególnie w sytuacjach gdzie członkowie załóg są szkoleni i/lub przyzwyczajeni do użytkowania statków powietrznych których przełączniki sterowania podwoziem znajdują się w miejscach zgodnych ze standardami certyfikacyjnymi EASA – CS-25. Zamieszczenie przełącznika sterowania podwoziem w miejscu zgodnym z dokumentem EASA CS-25, stworzyłoby dodatkową barierę bezpieczeństwa aby uniknąć podobnych zdarzeń w przyszłości, szczególnie na statkach powietrznych gdzie sterowanie podwoziem wykonywane jest przez technika pokładowego

Zalecenia profilaktyczne:

Exin Sp. z o.o.

1. Opracować i wprowadzić procedurę zapewniającą, że operowanie podwoziem podczas startu realizowane będzie zgodnie z instrukcją użytkowania w locie samolotu. Z powodu braku wizualnej kontroli dotyczącej przełącznika sterowania podwoziem w trakcie startu, zarówno ze strony kapitana jak i drugiego pilota zaleca się

opracowanie i wprowadzenie procedury z jasną werbalną wymianą pomiędzy pilotem lecącym i technikiem pokładowym potwierdzającym operowanie podwoziem.

2. Zainstalować QAR na samolotach oraz opracować i wprowadzić efektywne procedury zapewniające właściwy nadzór nad przestrzeganiem przez załogi SOP oraz instrukcji użytkowania w locie samolotu.
3. Opracować i wprowadzić procedury podnoszące jakość obsługi technicznych oraz zwiększające świadomość ryzyka związanego z niewłaściwą regulacją przełącznika WOW.