



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	671/12			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	26 czerwca 2012 r.			
Miejsce zdarzenia:	strefa kontroli zbliżania lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy (TMA EPGD)			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	samolot ATR-72			
Dowódca SP:	b/d			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
				37
Nadzorujący badanie:	Jacek Jaworski (początkowo Waldemar Targalski)			
Podmiot badający:	operator			
Skład zespołu badawczego:	nie wyznaczano			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	1.08.2016 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas lotu z EPGD na lotnisko Poznań-Ławica (EPPO), po starcie z EPGD, po osiągnięciu zamierzonego poziomu i prędkości lotu, przestawiono selektor mocy (PWR MTG) na pozycję CRUSE. W tym momencie zauważono nietypowe dźwięki i niestabilną pracę silnika nr 1. Na obu panelach (CAP = Crew Alerting Panel oraz Local) pojawił się komunikat OIL LOW PRESS. Silnik nr 1 został wyłączony. W tym momencie na CAP pojawił się

komunikat *ELECTRICAL SMOKE*, w kabinie natomiast odczuto silny zapach spalonego oleju i jednocześnie dym dostał się na pokład. Wykonano listy kontrolne zgodnie z procedurami *OIL LOW PRESS* i *ELECTRICAL SMOKE*. Następnie, zgodnie z procedurą *SINGLE ENGINE*, zgłoszono sytuację niebezpieczną (*EMERGENCY*), po czym wykonano lądowanie na EPPO.

Po locie przeprowadzono inspekcję silnika na okoliczność pojawienia się komunikatu *OIL LOW PRESS*. W trakcie badania stwierdzono utratę oleju w zbiorniku. Rozpoczęto poszukiwania nieszczelności, w trakcie których znaleziono nieprawidłowo założony i zabezpieczony korek wlewu oleju.

Dalsze badanie zdarzenia polegało, między innymi, na wyszukaniu czynności obsługowych wykonywanych w 2012 roku mogących mieć wpływ na jego zaistnienie, czyli czynności związanych z instalacją olejową. Stwierdzono, że w przeddzień zdarzenia wykonywano czynność uzupełniania oleju, w trakcie której mogło dojść do nieprawidłowego założenia i zabezpieczenia korka wlewu oleju. Wykluczono wadę korka czy zbiornika mogącą mieć wpływ na wyciek oleju.

Reasumując, ubytek oleju, który spowodował uszkodzenie silnika i konieczność jego wyłączenia podczas lotu mógł być spowodowany nieprawidłowym założeniem i zabezpieczeniem korka wlewu oleju silnika nr 1 podczas czynności uzupełniania oleju wykonywanej w przeddzień zaistnienia zdarzenia.

Silnika nie udało się uruchomić – silnik zdemontowano a na jego miejsce zamontowano inny silnik.

Prawdopodobna przyczyna zdarzenia lotniczego:

Nieprawidłowe założenie i zabezpieczenie korka wlewu oleju silnika nr 1 podczas czynności uzupełniania oleju wykonywanej w przeddzień zaistnienia zdarzenia, co spowodowało uszkodzenie silnika i konieczność jego wyłączenia podczas lotu.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

- została przeprowadzona rozmowa z kierownikiem obsługi technicznej w celu wyjaśnienia, czy zaistniały jakieś okoliczności sprzyjające nieprawidłowemu założeniu korka wlewu oleju,
- został wydany Quality Information Letter z wytycznymi dla pracowników obsługi technicznej.

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

Brak.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Jacek Jaworski	<i>podpis na oryginale</i>