



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

### Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>1269/15</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>6 lipca 2015 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>EPWA</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>DE HAVILLAND CANADA, Dash 8 (400)</i>			
Dowódca SP:	<i>Pilot samolotowy</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	-
Nadzorujący badanie:	<i>Edward Łojek</i>			
Podmiot badający:	<i>Użytkownik</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>nie wyznaczano</i>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<i>INFORMACJA O ZDARZENIU [RAPORT]</i>			
Zalecenia:	<i>NIE</i>			
Adresat zaleceń:	<i>NIE DOTYCZY</i>			
Data zakończenia badania:	<i>3 marca 2016 r.</i>			

#### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Przy rozpoczęciu zniżania na wskaźniku „Caution Warning Panel” pojawił się komunikat „No 1 HYD HOT FLUID”. Załoga wykonała czynności zgodnie z odpowiednią listą kontrolną i monitorowała system instalacji hydraulicznej. Po pewnym czasie zauważono spadek ciśnienia w instalacji hydraulicznej nr 1 podczas gdy zbiornik płynu hydraulicznego nr 1 był pełny. Załoga wykonała czynności określone w liście kontrolnej „HYD PUMP”. Po włączeniu STBY PUMP stwierdzono gwałtowny ubytek płynu hydraulicznego w zbiorniku nr 1 i załoga podjęła decyzję o wyłączeniu pompy rezerwowej (STBY PUMP). W tym momencie w zbiorniku pozostało ok. 45% płynu hydraulicznego. W ocenie załogi pozostała w instalacji ilość płynu hydraulicznego była wystarczająca do wypuszczenia podwozia i klap do pozycji 15. Na długiej prostej do lądowania wypuszczono klapy do pozycji 15 co spowodowało dalszą utratę płynu hydraulicznego i wygenerowanie komunikatu „LOSS OF FLUID FROM HYDRAULIC NO1 SYSTEM”. Załoga

wykonała czynności zgodnie z odpowiednią listą kontrolną oraz zgłosiła do organu kontroli ruchu lotniczego prośbę o „*priority landing*” bez ogłoszenia sytuacji „*emergency*”. Lądowanie odbyło się bez zakłóceń. Po zakolewaniu samolotu na stanowisko postojowe służby techniczne stwierdziły wyciek płynu hydraulicznego z gondoli silnika spowodowany usterką pompy hydraulicznej. Pompa została przekazana do naprawy do producenta. W protokole naprawy stwierdzono zatarcie się pompy co w następstwie spowodowało jej wewnętrzne uszkodzenia, przegrzanie elementów i braki fragmentów części.

**Przyczyny zdarzenia lotniczego:**

Usterka głównej pompy w instalacji hydraulicznej nr 1.

**Zastosowane środki profilaktyczne:**

Działania załogi po wystąpieniu usterki uznane zostały za prawidłowe. Należy zwracać pilotom uwagę na kontrolę zaworu Fire Shut Off na Fire Protection Panel w sytuacjach kiedy nastąpi usterka w systemach hydraulicznych samolotu. Zapobiegnie to złej analizie źródła problemu. Zawór po zamknięciu, zwłaszcza po wycieku płynu hydraulicznego, powoduje, że pierwszą aktywowaną sygnalizacją jest „#1 ENG HYD PUMP” co może zostać odebrane jako usterka samej pompy. W konsekwencji włączona może zostać pompa zapasowa (STBY PUMP) co może spowodować pogorszenie sytuacji.

**Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

---

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Edward Łojek	<i>podpis na oryginale</i>