



MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 204/08

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Z-ca Przewodniczącego Komisji, przew. posiedzenia.....	PUSSAK Andrzej
Członek Komisji.....	CICHON Michał
Członek Komisji.....	FRĄTCZAK Dariusz
Członek Komisji.....	FYDRYCH Bogdan
Członek Komisji.....	KUCHCIŃSKI Tomasz
Członek Komisji.....	ŁOJEK Edward
Członek Komisji.....	MAKOWSKI Tomasz

W dniu 20 lutego 2013 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała okoliczności zdarzenia samolotu ATR-42-500, które miało miejsce 23 kwietnia 2008 r. podczas lądowania na lotnisku EPPO. Działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła raport końcowy z badania zdarzenia przez Użytkownika samolotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

23 kwietnia 2008 r. po wylądowaniu w Poznaniu, podczas przeglądu przedlotowego przed następnym lotem załoga zauważyła brak azotu w ogumieniu zewnętrznego koła prawego podwozia głównego. Ekipa techniczna stwierdziła uszkodzenie wewnętrznego łożyska koła nr 4, uszkodzenie zespołu hamulcowego i ślady wgnieceń na osi koła nr 4 pod bieżnią łożyska. Po wymianie kół i zdemontowaniu zespołu hamulcowego samolot dopuszczono do przebazowania do Warszawy, gdzie dalsza inspekcja wykazała termiczne uszkodzenie osi koła, co mogło być spowodowane uszkodzeniem łożyska. Po wymianie podzespołów samolot powrócił do eksploatacji. 25 kwietnia inna załoga na tym samym samolocie podczas lotu z Frankfurtu miała poważną usterkę silnika, która wymusiła powrót na lotnisko startu. Po wylądowaniu, podczas kołowania, nastąpiła również awaria zespołu hamulcowego zewnętrznego koła prawego podwozia głównego. Po wymianie silnika i przebazowaniu samolotu do Warszawy dokonano ponownego przeglądu przed dopuszczeniem samolotu do eksploatacji. Wykryto błędne, krzyżowe podłączenie przewodów instalacji systemu Antiskid na goleni prawego podwozia głównego, powodujące nieprawidłowe działanie tego systemu: koło, które miało być zahamowane w ogóle nie było hamowane, natomiast koło już zahamowane (w tym przypadku koło nr 4), którego hamulec miał być zwolniony, było hamowane jeszcze mocniej. Powodowało to niszczenie zespołu hamulcowego oraz ogumienia koła.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Błędne, krzyżowe podłączenie przewodów instalacji systemu Antiskid na goleni prawego podwozia głównego, powodujące nieprawidłowe działanie tego systemu, do którego doszło podczas przeglądu w organizacji obsługowej w okresie poprzedzającym zdarzenie.

Działania profilaktyczne podjęte przez Użytkownika samolotu:

1. Poinformowano załogi lotnicze samolotów ATR.
2. Poinformowano organizację obsługową, która omówiła zdarzenie ze swym personelem.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Nadzorujący badanie

inż. Tomasz Makowski *podpis na oryginale*