



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,  
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ  
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

**Dot. zdarzenia nr: 714/10**

## **UCHWAŁA**

**Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:**

Przewodniczący posiedzenia,  
Z-ca przewodniczącego Komisji: mgr inż. Andrzej PUSSAK  
Z-ca przewodniczącego Komisji: mgr inż. Jacek JAWORSKI  
Członek Komisji: dr inż. Dariusz FRĄTCZAK  
Członek Komisji: mgr inż. Bogdan FYDRYCH  
Członek Komisji: mgr inż. Edward ŁOJEK  
Członek Komisji: mgr inż. Ryszard RUTKOWSKI

W dniu 6 marca 2013 roku, podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez operatora, wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego samolotu Boeing 767, które wydarzyło się:

- w dniu 17 lipca 2010 roku na lotnisku Chicago-O'Hare (KORD),
- w dniu 18 lipca 2010 roku na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA).

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 uznała dostarczone informacje za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

### **Przebieg i okoliczności zdarzenia:**

Po wylądowaniu na lotnisku w Chicago kontroler z wieży (TWR) poinformował załogę, że z lewego podwozia wydobywa się dym i że samolot ma się zatrzymać i czekać na straż pożarną. W tym czasie kapitan wydał polecenie szefowej pokładu, żeby określiła sytuację. Szefowa poinformowała kapitana, że widać białą mgłę bez ognia. Po chwili podjechała straż pożarna i poląła podwozie. Procedura ewakuacji nie została podjęta z powodu braku ognia. Płyn hydrauliczny, który rozlał się z uszkodzonych tłoczków na gorący zespół hamulcowy spowodował wystąpienie dużej ilości dymu. Zapłon nie nastąpił.

Kontraktowa obsługa techniczna stwierdziła uszkodzony zespół hamulcowy nr 1, który wymieniono. Samolot został dopuszczony do rejsu powrotnego do Warszawy.

Po wylądowaniu w Warszawie, zakolewaniu na stanowisko postojowe zatrzymano samolot na hamulcu postojowym i wyłączono silniki. Następnie załoga otrzymała informację od obsługi naziemnej o pożarze lewego koła. Powiadomiono Ground (GND). Została wezwana straż pożarna. Powiadomiono personel pokładowy. Załoga była gotowa do ewakuacji. Ewakuacja nie została podjęta.

W trakcie zdarzenia koordynator rejsu odłączył słuchawki od samolotu w celu poinformowania kierowcy właśnie podjeżdżającej do samolotu cysterny o zaistniałej sytuacji, ale w ten sposób pozbawił kapitana dalszych informacji o rozwijającej się sytuacji. Kapitan o sytuacji został poinformowany przez radiostację.

Nie określono przyczyny uszkodzenia zespołu hamulcowego mającego miejsce na lotnisku w Chicago.

Pożar na lotnisku w Warszawie powstał wskutek zapłonu, od gorącego zespołu hamulcowego, pyłu węglowego pozostałego po wymianie zespołu hamulcowego na lotnisku w Chicago, gdzie niewłaściwie wyczyszczono bęben koła.

Koordynator rejsu, odłączając słuchawki, działał niezgodnie z zakresem swoich obowiązków zawartych w "Załączniku nr 2 do Standardowej Umowy na Obsługę Lotniskową / Zakres czynności koordynatora (...)", gdzie w rozdziale "Przygotowanie rejsu, przylot samolotu (koordynator)" określone jest, że do obowiązków koordynatora należy utrzymywanie łączności z załogą.

#### **Przyczyna incydentu lotniczego:**

- na lotnisku w Chicago: uszkodzenie lewego zespołu hamulcowego z nieustalonej przyczyny,
- na lotnisku w Warszawie: zapłon pyłu węglowego.

#### **Nadzorujący badanie:**

mgr inż. Jacek Jaworski *podpis na oryginale*