



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

Dot. zdarzenia nr: 847/11

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.....	LIPIEC Piotr
Członek Komisji.....	MAKOWSKI Tomasz

W dniu 30 stycznia 2013 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała okoliczności zdarzenia samolotu Boeing 737-400, które miało miejsce 17 lipca 2011 r. po starcie z lotniska 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 podjęła decyzję o zakończeniu badania na podstawie informacji dostarczonych przez Użytkownika samolotu.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas wznoszenia na FL80 po starcie z EPWA załoga stwierdziła usterkę układu hydraulicznego B (utrata płynu). Załoga wykonała odpowiednią checklistę i podjęła decyzję o powrocie do EPWA. Po lądowaniu wycofano samolot z eksploatacji. Obsługa techniczna wymieniła uszkodzony przewód w instalacji hydraulicznej i samolot przywrócono do eksploatacji. 18 lipca 2011 r. (następnego dnia) na tym samym samolocie po uruchomieniu silników załoga stwierdziła usterkę pompy w instalacji hydraulicznej B i samolot ponownie wycofano z eksploatacji. Ustalono iż:

- Przyczyną utraty płynu w instalacji hydraulicznej 17 lipca 2011 r. było uszkodzenie przewodu hydraulicznego.
- Przyczyną usterki pompy hydraulicznej 18 lipca 2011 r. był błąd załogi polegający na opóźnionym wyłączeniu tej pompy po stwierdzeniu sygnalizacji LOW PRESSURE - w związku z tym, że pompa działała „na sucho” doszło do jej zatarcia.
- Po wymianie przewodu i wystąpieniu całkowitej utraty płynu w instalacji hydraulicznej obsługa techniczna nie wykonała sprawdzenia filtrów w instalacji i płukania instalacji, co nakazuje Aircraft Maintenance Manual. Gdyby to wykonano, najprawdopodobniej wykryto by, że doszło do zatarcia pompy i możliwe byłoby uniknięcie przerwania rejsu w kolejnym dniu.

Podczas badania incydentu lotniczego Dział Bezpieczeństwa Lotniczego uzyskał 4 opinie LOT AMS i jedną opinię producenta samolotu (Boeing) odnośnie zaistniałego incydentu. Opinie te pokrywają się co do przyczyny zatarcia pompy, potwierdzając, że jej opóźnione wyłączenie spowodowało pracę na „sucho” i zatarcie, istnieje natomiast różnica w ocenie działań podjętych przez obsługę techniczną w dniu 17 lipca 2011 r. Ponieważ opinie przesłane przez LOT AMS nie potwierdzały oceny Działu Bezpieczeństwa Lotniczego PLL „LOT” SA, opis incydentu wraz z dodatkowymi pytaniami przesłano do producenta samolotu. Odpowiedź producenta potwierdziła ocenę Działu Bezpieczeństwa Lotniczego PLL „LOT” SA. Działania obsługi technicznej nie doprowadziły do uszkodzenia pompy, ale mogły umożliwić wcześniejsze wykrycie tego uszkodzenia i zapobiec zawróceniu z kołowania na start podczas rejsu w dniu 18 lipca 2011 r.

Przyczyny incydentu lotniczego:

- 1. Uszkodzenie przewodu układu hydraulicznego B z nieustalonego powodu.**
- 2. Błąd załogi polegający na opóźnionym wyłączeniu pompy układu hydraulicznego B po stwierdzeniu sygnalizacji LOW PRESSURE.**
- 3. Błąd obsługi polegający na nie wykonaniu sprawdzenia filtrów układu hydraulicznego B oraz nie wykonaniu płukania tego układu po utracie płynu i wymianie uszkodzonego przewodu.**

Działania profilaktyczne podjęte przez Użytkownika samolotu:

Przekazać materiały zgromadzone podczas badania, a w szczególności opinię producenta samolotu, do LOT AMS w celu wykorzystania ich w czasie szkoleń okresowych personelu technicznego.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Nadzorujący badanie

inż. Tomasz Makowski *podpis na oryginale*