



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

**Dot. zdarzenia nr: 431/12**

## **UCHWAŁA**

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

Przewodniczący posiedzenia, Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Jacek Jaworski
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	dr inż. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	mgr inż. Piotr Lipiec
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski

Po rozpatrzeniu w dniu 3 kwietnia 2013 r. przedstawionych przez użytkownika informacji dotyczących incydentu samolotu ATR 72-200, który wydarzył się w dniu 13 maja 2012 r. w trakcie przelotu koło punktu nawigacyjnego LEDVA, 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.

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

Na trawersie punktu nawigacyjnego LEDVA (na granicy FIR austriackiego LOVV i FIR czeskiego LKAA) pojawiła się sygnalizacja niskiego stanu płynu w instalacji hydraulicznej niebieskiej. Lot był kontynuowany. Piloci wykonali listę kontrolną HYD LO LVL. Poinformowano załogę pokładową o usterce i konieczności lądowania na lotnisku docelowym bez wypuszczania klap. Załoga nie zgłaszała służbie ruchu ATC sytuacji awaryjnej. Przed lądowaniem załoga wykonała listę kontrolną REDUCED FLAPS LANDING i zgodnie z nią rozpatrzyła długość pasa niezbędną do lądowania na zredukowanych klapach (innych niż 30°). Przed lądowaniem wypuszczono klapy 15°, stawiając resztę płynu hydraulicznego. Lądowanie odbyło się bez przeszkód.

### **Przyczyna incydentu lotniczego:**

**Przyczyną incydentu lotniczego był wyciek płynu hydraulicznego w pompie wytwarzającej ciśnienie w instalacji niebieskiej.**

### **Działania podjęte przez użytkownika:**

Przypomniano załogom o możliwości wykorzystania TLR (Take-off and Landing Report) do oszacowania dokładnej niezbędnej długości lądowania (jest możliwość odczytu dla danego pasa, przy różnym pokryciu, przy założeniu czołowego lub tylnego wiatru).

### **Komentarz Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych:**

Zastosowane przez użytkownika środki profilaktyczne polecające TLR jako dodatkowe źródło informacji o długości pasa nie wnoszą nic nowego dlatego, że:

- informacje o parametrach lotniska znajdują się w dokumentacji nawigacyjnej, przewożonej na pokładzie samolotu;
- zawartość TLR dopasowana jest do charakteru lotu i najczęściej zawiera dane lotniska startu, lotniska docelowego i lotnisk zapasowych. Gdyby planowano lądowanie, w sytuacji awaryjnej, na lotnisku z poza tego zestawu to TLR byłyby nieprzydatne;
- długość lądowania oblicza się na podstawie tabel zamieszczonych w QRH i zawierających odpowiednie współczynniki wydłużające potrzebną drogę lądowania w przypadku usterek samolotu, konfiguracji lub w zależności od stanu pasa.

Reasumując: TLR używa się w przypadku operacji standardowych. W przypadku awarii i konieczności lądowania z usterką, podstawą do wyznaczenia niezbędnej długości drogi lądowania jest QRH i dokumentacja nawigacyjna lotniska (np. Jeppesen, Navtech)

### **Nadzorujący badanie**

dr inż. Stanisław Żurkowski, Eur Ing *podpis na oryginale*