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

Dot. zdarzenia nr: 524/13

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Z-ca Przewodniczącego Komisji, przew. posiedzenia……... PUSSAK Andrzej
Członek Komisji……. CICHOŃ Michał
Członek Komisji……. FRĄTCZAK Dariusz
Członek Komisji……. KUCHCIŃSKI Tomasz
Członek Komisji……. MAKOWSKI Tomasz
Członek Komisji……. ŻURKOWSKI Stanisław

W dniu 15 maja 2013 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała okoliczności zdarzenia samolotu Embraer 175, które miało miejsce 25 kwietnia 2013 r. podczas lotu na trasie Warszawa-Monachium. 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 informacje nadesłane przez Użytkownika samolotu w zgłoszeniu zdarzenia za wystarczające do jego wyjaśnienia i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas lotu pojawiła się na EICAS usterka IDG 1 FAIL (Integrated Drive Generator). Podczas kołowania po wylądowaniu pojawiła się usterka IDG 2 FAIL. Poproszeni o pomoc mechanicy Lufthansa City Line wykryli obluzowany korek przelewowy oleju IDG – nieodpowiednio zamontowany korek był przyczyną wycieku oleju i rozłączenia sprzęgła prądnicy. Mechanicy wykonali obsługę prądnicy wg FIM PROCEDURE TASK 24-21-00-810-868-A REV28 oraz poprawnie zamontowali korek przelewowy. Rozłączono IDG 1 i wpisano dopuszczenie do LDP60. Przeprowadzono pomyślnie test IDG 2 wg AMM 24-21-01-710 REV21. Samolot dopuszczono do lotów zgodnie z LOT MEL 24-21-01. Po powrocie do Warszawy załoga złożyła raport ASR. Służby techniczne LOT AMS dn.27.04.2013 r. wymieniły uszczelnienie korka wg FIM 24-21-00-810-868-A i samolot został dopuszczony do normalnej eksploatacji.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Nieprawidłowe zamontowanie korka przelewowego oleju IDG (Integrated Drive Generator).

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Nadzorujący badanie

inż. Tomasz Makowski *podpis na oryginale*