



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Dot. zdarzenia nr: 597/13

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia,
Z-ca przewodniczącego Komisji: mgr inż. Jacek JAWORSKI
Członek Komisji: dr inż. Michał CICHON
Członek Komisji: mgr inż. Jacek BOGATKO
Członek Komisji: mgr inż. Jerzy KĘDZIERSKI
Członek Komisji: mgr inż. Edward ŁOJEK
Członek Komisji: inż. Tomasz MAKOWSKI

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 16 stycznia 2014 r. okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu TECNAM P2006T, które wydarzyło się w dniu 10 maja 2013 roku na lotnisku Warszawa-Babice (EPBC), 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 ustalenia użytkownika i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Samolot miał wykonywane 100-godzinne czynności okresowe, na wykonanie których otrzymał stosowny dokument (poświadczenie wykonania obsługi technicznej, CRS nr 02/2013). Firma sprawująca CAMO nad samolotem wydała dokument (świadczenie ważności obsługi, MS nr 03/2013), na podstawie którego samolot w dniu 10 maja 2013 r. wykonał lot z lotniska Benesov, Czechy (LKBE) na lotnisko Warszawa-Babice (EPBC) z międzylądowaniem na lotnisku Łódź-Lublinek (EPLL).

Lot z LKBE do EPLL przebiegał bez zakłóceń trwał 2 godziny i 27 min. Na przeglądzie polotowym nie stwierdzono żadnych wycieków płynów eksploatacyjnych ani innych nieprawidłowości.

Lot z EPLL do EPBC przebiegał bez zastrzeżeń, aż do pozycji z wiatrem w kręgu nadlotniskowym EPBC. Po zgłoszeniu pozycji z wiatrem pilot rozpoczął procedurę wypuszczania podwozia. W trakcie jej wykonywania zauważył spadek ciśnienia oleju na prawym silniku, jednocześnie powolny wzrost temperatury oleju. Silnik pracował prawidłowo. Po wylądowaniu, podczas kołowania pod hangar ciśnienie oleju osiągnęło wartość minimalną. Temperatura oleju osiągnęła temperaturę 3/4 skali w zielonych polach. Pod hangarem silnik został wyłączony zgodnie z procedurą. Lot ten trwał 50 minut.

Po opuszczeniu kabiny stwierdzono wyciek oleju z prawego silnika. Wyciek dość duży, widoczne były krople oleju na płatowcu i betonie pod hangarem.

Niezwłocznie powiadomiono CAMO jak również firmę wykonującą przegląd, aby usunęła usterkę.

Następnego dnia, tj. 11 maja 2013 r., po rozebraniu prawego silnika stwierdzono, że przyczyną wycieku oleju była pęknięta uszczelka pomiędzy popychaczem a blokiem cylindra nr 3 (typ O-ring, nr części 850930). Uszczelka ta została wymieniona. Profilaktycznie wymieniono również uszczelkę drugiego popychacza. Wykonano próbę silnika – nie zaobserwowano żadnych wycieków.

Przyczyną incydentu lotniczego:

było pęknięcie uszczelki pomiędzy popychaczem a blokiem cylindra nr 3 z nieustalonych powodów.

Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

brak

Działania podjęte przez Użytkownika:

brak

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Nadzorujący badanie:

mgr inż. Jacek Jaworski *podpis na oryginale*