



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

Dot. zdarzenia nr: 581/12

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący Komisji:	dr inż. Maciej Lasek
Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Jacek Jaworski
Członek Komisji:	dr inż. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	mgr inż. Piotr Lipiec
Członek Komisji:	mgr inż. Edward Łojek
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski

W dniu 23 stycznia 2013 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez użytkownika okoliczności incydentu samolotu An-24B, który wydarzył się w dniu 12 czerwca 2012 r. w trakcie lotu próbnego pozalotniskowego z lotniska Katowice-Pyrzowice (EPKT). 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:

W trakcie oblotu planowane było sprawdzenie samolotu na małych prędkościach z wypuszczeniem i chowaniem podwozia oraz klap zaskrzydłowych. Po wypuszczeniu podwozia wypuszczono klapy, które dały się wychylić w położenie 7-8°. Dalsze wychylenie klap w położenie 15° i 38° było niemożliwe. Wskaźnik ilości płynu w zbiorniku instalacji hydraulicznej wskazywał 7-8 litrów, a na gondoli lewego silnika było widać ślady oleju. Przerwano wykonywanie zadania i skierowano samolot na lotnisko startu. Lądowanie przebiegło bez problemów.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Przyczyną zdarzenia było uszkodzenie (zdeformowanie, a następnie pęknięcie) gumowej uszczelki pompy 623 ANM lewego silnika, na styku wylotu wysokiego ciśnienia i końcówki łączącej pompę z przewodem wysokiego ciśnienia instalacji hydraulicznej.

Zastosowane środki profilaktyczne:

1. Zaistniałe zdarzenie omówiono z całością personelu latającego i technicznego Przedsiębiorstwa.
2. Personelowi obsługi zwrócono uwagę na dokładną kontrolę czynności związanych z procesem łączenia newralgicznych punktów ciągu instalacji pokładowych pracujących pod ciśnieniem.
3. Zaostrzono nadzór nad obowiązkiem stosowania kluczy dynamometrycznych w miejscach przewidzianych instrukcją obsługi.

Nadzorujący badanie

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