

Warszawa, dnia 20 marca 2017 r.

Poz. 382

**KOMUNIKAT NR 364
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 20 marca 2017 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 1269/2015

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225) w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. **Incident lotniczy**, który wydarzył się w dniu 5 lutego 2015 r. na samolocie Beechcraft Baron BE58, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik techniczny"
w grupie przyczynowej: "T11 – Uszkodzenia systemów hydraulicznych".**

2. Opis okoliczności incydentu lotniczego:

Skrócony opis zdarzenia powstał na podstawie raportu końcowego przesłanego przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Przy rozpoczęciu zniżania na wskaźniku „*Caution Warning Panel*” pojawił się komunikat „No 1 HYD HOT FLUID”. Załoga wykonała czynności zgodnie z odpowiednią listą kontrolną i monitorowała system instalacji hydraulicznej. Po pewnym czasie zauważono spadek ciśnienia w instalacji hydraulicznej nr 1, podczas gdy zbiornik płynu hydraulicznego nr 1 był pełny. Załoga wykonała czynności określone w liście kontrolnej „HYD PUMP”. Po włączeniu STBY PUMP stwierdzono gwałtowny ubytek płynu hydraulicznego w zbiorniku nr 1 i załoga podjęła decyzję o wyłączeniu pompy rezerwowej (STBY PUMP). W tym momencie w zbiorniku pozostało ok. 45% płynu hydraulicznego. W ocenie załogi pozostała w instalacji ilość płynu hydraulicznego była wystarczająca do wypuszczenia podwozia i kłap do pozycji 15. Na długiej prostej do lądowania wypuszczono kłapy do pozycji 15, co spowodowało dalszą utratę płynu hydraulicznego i wygenerowanie komunikatu „LOSS OF FLUID FROM HYDRAULIC NO1 SYSTEM”. Załoga wykonała czynności zgodnie z odpowiednią listą kontrolną oraz zgłosiła do organu kontroli ruchu lotniczego prośbę o „*priority landing*” bez ogłoszenia sytuacji „*emergency*”. Lądowanie odbyło się bez zakłóceń. Po zakołowaniu samolotu na stanowisko postojowe służby techniczne stwierdziły wyciek płynu hydraulicznego z gondoli silnika, spowodowany usterką pompy hydraulicznej. Pompa została przekazana do naprawy do producenta. W protokole naprawy stwierdzono zatarcie się pompy, co w następstwie spowodowało jej wewnętrzne uszkodzenia, przegrzanie elementów i braki fragmentów części.

3. Przyczyna incydentu lotniczego:

Usterka głównej pompy w instalacji hydraulicznej nr 1.

4. Zalecenia profilaktyczne Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące bezpieczeństwa:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie wydała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Samson