

Warszawa, dnia 19 stycznia 2017 r.

Poz. 30

**KOMUNIKAT NR 29  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 19 stycznia 2017 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego nr 2169/2016**

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. **Incydent lotniczy**, zaistniały w dniu 28 sierpnia 2016 r. w rejonie kontrolowanym lotniska Warszawa Okęcie (CTR EPWA), na samolocie Bombardier DHC-8-400, klasyfikuję do kategorii:

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

**2. Opis okoliczności incydentu lotniczego:**

Podczas podejścia do lądowania i wykonywania listy kontrolnej APPROACH CHECKLIST stwierdzono całkowitą utratę płynu hydraulicznego z systemu Nr 2 oraz sygnalizację PTU CONTROL FAIL [AMBER LIGHTS], nie było innych sygnalizacji oraz ostrzeżeń na górnym panelu. Załoga odnotowała informację o sygnalizacji lampki ENGINE 2 HYD VALVE CLOSED. Wykonano czynności zgodnie z listą kontrolną QRH 12.8 No HYDRAULIC SYSTEM FAILURE, LOSS OF ALL FLUID FROM NO 2 HYDRAULIC SYSTEM oraz QRH 14.3 ALTERNATE LDG GEAR EXTENSION. Wykonano normalne lądowanie i przeokołowano na stanowisko postojowe. Po rejsie złożono ASR i przekazano samolot służbom technicznym. Awaryjne wypuszczenie podwozia było konieczne ze względu na całkowitą utratę ciśnienia w instalacji hydraulicznej. Służby techniczne stwierdziły zanieczyszczenie silnika Nr 2 płynem hydraulicznym oraz wykryły uszkodzony element armatury instalacji hydraulicznej na przewodzie ciśnieniowym pompy EDP Nr 2, w wyniku czego doszło do rozszczelnienia instalacji i wycieku płynu hydraulicznego. Ponieważ pompa EDP Nr 2 pracowała przez pewien czas „na sucho”, podjęto decyzję o jej wymianie. Przeprowadzono płukanie i odpowietrzenie instalacji hydraulicznej, wymieniono filtry linii EDP i PTU. Wykonano z pomyślnym wynikiem test podstawowego systemu wypuszczenia i chowania podwozia.

**3. Przyczyna incydentu lotniczego:**

Utrata szczelności instalacji hydraulicznej z powodu uszkodzenia elementu armatury.

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

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się z raportem, nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

**Działania profilaktyczne podjęte przez użytkownika:**

Zdarzenie zarejestrowano w bazie danych SMS i sklasyfikowano według kryteriów przyjętych w PLL „LOT” SA. Będzie ono ujęte we wskaźnikach bezpieczeństwa lotniczego (SPI) monitorowanych zgodnie z zasadami zawartymi w „Podręczniku zarządzania bezpieczeństwem lotniczym”.

O zdarzeniu powiadomiono producenta samolotu i przekazano pompę EDP do dalszych badań.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

**Piotr Samson**