



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

### Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>1635/13</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<b>INCYDENT</b>			
Data zdarzenia:	<b>11 października 2013 r.</b>			
Miejsce zdarzenia:	<b>organizacja obsługowa zlokalizowana na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA)</b>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<b>samolot Beechcraft Kingair 90</b>			
Dowódca SP:	<b>nie dotyczy</b>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<b>Śmiertelne</b>	<b>Poważne</b>	<b>Lekkie</b>	<b>Bez obrażeń</b>
				<b>n/d</b>
Nadzorujący badanie:	<b>Jacek Jaworski</b>			
Podmiot badający:	<b>komisja użytkownika</b>			
Skład zespołu badawczego:	<b>nie wyznaczono</b>			
Zalecenia:	<b>NIE</b>			
Adresat zaleceń:	<b>NIE DOTYCZY</b>			
Data zakończenia badania:	<b>9 lutego 2016 r.</b>			

#### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Mechanik organizacji obsługowej podczas wykonywania planowych czynności obsługowych (demontaż akumulatora) zauważył wyciek płynu w okolicy lewego i prawego koła podwozia głównego. Po dokładnych oględzinach stwierdził, że cieknie lewy i prawy zespół hamulcowy. Sprawdzenie poziomu płynu hamulcowego wykazało brak płynu w okienku kontroli poziomu płynu.

Weryfikacja historycznych zapisów Zarządzania ciągłą zdadnością do lotu wskazywała na tendencję wzrostową tego rodzaju usterek. Operator zdecydował za niezbędne wykonanie dodatkowych prac i kontroli stanu systemu hamulcowego. Prace zostały zlecone organizacji

obsługowej nie związanej z opisywaną usterką. Prace zostały wykonane. Samolot powrócił do eksploatacji.

W trakcie badania zdarzenia rozpatrzono szereg możliwych przyczyn, które wymieniono poniżej:

a) niewłaściwa eksploatacja:

załogom przekazano komunikat producenta dotyczącym usterek układu hamulcowego: nie należy nadmiernie wykorzystywać hamulców kół w celu wykonania zmiany i utrzymania kierunku a raczej w tym celu posługiwać się ciągiem śmigieł,

b) jakość zastosowanych części:

odrzucono, aby na usterki miała wpływ zła jakość zastosowanych części,

c) prawidłowość napraw:

odrzucono, aby na usterki miały wpływ nieprawidłowo wykonane naprawy.

Biorąc pod uwagę powyższą analizę, wobec braku przyczyny technicznej, najbardziej prawdopodobną przyczyną wydaje się być niewłaściwa eksploatacja, tj. nadmierne wykorzystywanie hamulców kół podczas kołowania, startu lub lądowania, co spowodowało przegrzewanie się systemu i prowadziło do uszkodzenia uszczelki oraz wycieku płynu.

**Prawdopodobna przyczyna zdarzenia lotniczego:**

Niewłaściwa eksploatacja, tj. nadmierne wykorzystywanie hamulców kół podczas kołowania, startu lub lądowania.

**Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:**

Brak

**Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:**

Brak

---

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Jacek Jaworski	<i>podpis na oryginale</i>