



Dot. incydentu nr: 1896/13

## UCHWAŁA

### PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 15 kwietnia 2015 r. przedstawionego przez Użytkownika raportu na temat zdarzenia samolotu Beechcraft King Air 90, które miało miejsce 06 grudnia 2013 r. podczas startu z lotniska LOWW (Wien-Schwechat), 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 uchylającego dyrektywę 94/56/WE<sup>1</sup>**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych podjęła decyzję o przyjęciu raportu i o zakończeniu badania.

#### Informacje/raport o zdarzeniu

##### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Załoga wykonywała zaplanowaną operację na trasie LOWW-EPWA. Po odkołowaniu ze stanowiska postojowego na płycie GA Apron West załoga kontynuowała kołowanie w kierunku punktu oczekiwania przed DS. 29. Po zatrzymaniu samolotu w ww. punkcie oczekiwania załoga otrzymała zgodę na zajęcie pasa 29. Po dodaniu mocy w celu wykołowania na pas załoga stwierdziła, że samolot nie rusza się, po dalszym zwiększeniu mocy samolot rozpoczął gwałtowny skręt w lewo. Załoga starała się zachować kierunek używając prawego hamulca – nie przyniosło to skutku, dopiero po kilkukrotnym krótkim naciśnięciu prawego hamulca załodze udało się uzyskać kontrolę kierunkową nad samolotem i powrócić do wyjściowego ustawienia. Po zgłoszeniu problemu kontrolerowi załoga odkołowała na płytę postojową. Kołowanie przebiegło bez zastrzeżeń. Po wyłączeniu silników załoga wykonała przegląd hamulców. Podczas przeglądu stwierdzono widoczną plamę różowego płynu pod prawą golenią podwozia głównego, która sukcesywnie się powiększała. Usterka została usunięta przez inżynierów Beechcraft Aviation Berlin na lotnisku w Wiedniu w dniu 12.12.2013.

Powyższe zdarzenie nie było pierwszym przypadkiem niewłaściwego działania hamulców na samolocie SP-IVA. Poprzednio występujące usterki (przegrzewanie się zespołów hamulcowych) zostały zlecone do usunięcia podczas obsługi technicznej przeprowadzonej przez inżynierów Beechcraft Berlin Aviation (cert. DE.145.0213) w dniu 16 października 2013 – wymienione zostały zespoły hamulcowe na lewym i prawym kole podwozia głównego. Usterka będąca

<sup>1</sup> Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

bezpośrednią przyczyną ówczesnego zdarzenia została usunięta poprzez wymianę zespołu hamulcowego na prawym kole podwozia głównego. Po wymianie załogi okresowo zgłaszały powtarzające się problemy z przegrzewaniem bądź „przyblokowywaniem się” zespołów hamulcowych.

Kolejna obsługa została przeprowadzona w stacji obsługowej Bromma Air Maintenance (EASA cert SE.145.0045). W efekcie sprawdzenia zamontowanych podczas wcześniejszej obsługi zespołów hamulcowych wykryto niewłaściwy sposób ustawienia (regulacji) tłoczków zespołów hamulcowych co skutkowało blokowaniem się hamulców. Po złożeniu zestawów hamulcowych i przeprowadzeniu testów stwierdzono prawidłowe działanie hamulców. Od tego czasu załogi samolotu SP-IVA nie zgłaszały problemów z hamulcami.

**Przyczyna zdarzenia lotniczego:**

Niewłaściwy sposób ustawienia (regulacji) tłoczków zespołów hamulcowych.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Podpis nadzorującego badanie

*podpis na oryginale*