



Dot. incydentu nr: 2240/14

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 18 lutego 2015 r. okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu Bombardier DHC-8-400, które miało miejsce 28 grudnia 2014 r. podczas lotu w CTR EPWA, 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/WE¹**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych podjęła decyzję o przyjęciu raportu końcowego Użytkownika i o zakończeniu badania.

Informacje/raport o zdarzeniu

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas startu z lotniska Gdańsk-Rębiechowo do lotu na lotnisko Milano-Malpensa z międzylądowaniem na lotnisku Lublin-Świdnik załoga stwierdziła krótkotrwałą aktywację systemu *anti-skid*. Start przerwano i po sprawdzeniu systemów z wynikiem pozytywnym ponowiono. Tego dnia wykonano 4 loty na tej trasie, nie stwierdzając żadnych usterek podczas lotu ani podczas przeglądów przedlotowych PDI.

W locie powrotnym z Mediolanu po briefingu przed rozpoczęciem zniżania załoga stwierdziła niski poziom płynu (ok.25%) w instalacji hydraulicznej nr 2 (minimalna ilość do wykonania lotu wynosi 40%). Po konsultacjach ze służbami operacyjnymi EuroLOT SA podjęta została decyzja o lądowaniu w Warszawie, bez zgłaszania sytuacji *emergency*. Podczas zniżania do lotniska EPWA stan płynu w instalacji hydraulicznej nr 2 był monitorowany i na prostej do pasa 33 EPWA wynosił 10%; ciśnienie przez cały czas było prawidłowe (3000PSI). Na wypadek całkowitej utraty płynu hydraulicznego załoga przeprowadziła wcześniejsze wychylenie klap do pozycji „5” oraz podwozia (na wys. ok. 6200 stóp). Dodatkowo (na wys. ok.4000 stóp) został otwarty zawór ISOL w systemie nr 3, co spowodowało załączenie sygnalizacji ELEV PRESS na panelu CWP.

Podczas podejścia samolot znalazł się w strefie oblodzenia, co spowodowało konieczność włączenia instalacji przeciwooblodzeniowej skrzydeł – 12 s po włączeniu tej instalacji aktywowała się sygnalizacja DEICE PRESS na CWP oraz MASTER CAUTION (nie związana z wyciekami płynu hydraulicznego), co wskazywało na awarie w trzeciej sekcji *bootów*. Po wyłączeniu i ponownym włączeniu instalacji przeciwooblodzeniowej usterka ta pojawiła się znowu. Wykonanie odpowiedniej listy kontrolnej nie dało pozytywnego rezultatu i samolot wylądował z tą usterką.

Lądowanie w asyście służb lotniskowych odbyło się bez problemów, służby straży pożarnej zauważyły dym wydobywający się z koła nr 1 lewego podwozia głównego. Podjęto decyzję o ewakuacji pasażerów.

¹ Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

Podczas demontażu koła nr 1 lewego podwozia głównego w organizacji obsługowej stwierdzono nieprawidłowe zamontowanie łożyska wewnętrznego, które podczas obrotów koła doprowadziło do wydzielania znacznych ilości ciepła, uszkodzenia (nadtopenia) części zespołu (którego elementy odnaleziono na drodze kołowania) i zatarcia. Uszkodzeniu uległa również piasta koła i nadajnik prędkości obrotowej systemu *antiskid*. Uszkodzona została również obudowa zespołu hamulcowego, co spowodowało wyciek płynu hydraulicznego z instalacji nr 2.

Analogiczne zdarzenie (1032/14) miało miejsce wcześniej na samolocie SP-EQE, a powiadomiony producent potwierdził, iż zdarzenia takie występowały również u innych operatorów.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Nieprawidłowe zamontowanie łożyska wewnętrznego koła nr 1 lewego podwozia głównego.

Działania profilaktyczne podjęte przez Użytkownika:

- Poinformowanie producenta o zdarzeniu.
- Poinformowanie firm obsługowych o zdarzeniu (z rozesłaniem filmu instruktażowego nt. prawidłowej wymiany kół podwozia głównego, w którym zwrócona jest uwaga na montaż i umiejscowienie łożyska wewnętrznego na osi koła).
- Poinformowanie załóg o zdarzeniu ze zwróceniem uwagi na sprawdzanie śladów wycieku hydraulicznego, stanu podwozia oraz możliwe przyczyny aktywacji systemu anti-skid i przypomnienie o zasadach postępowania w takich przypadkach.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale