



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT 2021/0146

UCHWAŁA

z dnia 29 września 2021 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	EMBRAER ERJ195-200
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-LNH
Data zdarzenia:	24 stycznia 2021 r., 12:42 UTC
Miejsce zdarzenia:	Przestrzeń powietrzna Socjalistycznej Republiki Wietnamu, w pobliżu miejscowości Kon Tum

Po rozpatrzeniu zgromadzonej dokumentacji z przeprowadzonego badania zdarzenia przedstawionej przez LOT Aircraft Maintenance Services Sp. z o.o.¹, działając na podstawie Art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz §18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

Podczas wznoszenia do wysokości przelotowej, na podstawie wskazań przyrządów piloti rozpoznali wyciek paliwa z jednego ze zbiorników skrzydłowych. Wyciek ten został potwierdzony wizualną obserwacją jednego z członków personelu pokładowego. Załoga przerwała wznoszenie i wykonywanie lotu do lotniska docelowego, zgłaszając sytuację zagrażającą bezpieczeństwu lotu poprzez zgłoszenie „MAY DAY”. Samolot zawrócił na lotnisko startu wykonując bezpieczne lądowanie w asyście służb lotniskowych.

2. Przyczyna zdarzenia:

Na podstawie przeprowadzonej kontroli technicznej i badania zdarzenia, LOT Aircraft Maintenance Services Sp. z o.o., ustalił, iż przyczyną wycieku paliwa była usterka zaworu upustowego w prawym zbiorniku paliwowym (R/H PRESSURE RELIEF VALVE).

3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

Analiza producenta wykazała, że przy dużych prędkościach, charakter przepływu powietrza do wlotu NACA powoduje, iż może zmienić się wydajność systemu

¹ Podmiot ten wykonał badanie sfery technicznej zdarzenia oraz naprawę na polecenie operatora statku powietrznego – PLL LOT.

utrzymywania dodatniego ciśnienia. Ciśnienie w zbiorniku wyrównawczym ulega nagłemu obniżeniu, co wymusza duży przepływ powietrza do zbiornika wyrównawczego przez zawór odpowietrzający (*float vent valve*), a to powoduje jego zakleszczenie. W miarę wznoszenia się samolotu, ciśnienie zewnętrzne maleje, co powoduje powstanie różnicy ciśnienia pomiędzy zbiornikiem skrzydła a atmosferą. W tym stanie, jeśli poziom paliwa w skrzydłowym zbiorniku paliwa jest powyżej końca przewodu odpowietrzającego, paliwo jest wypychane ze zbiornika skrzydłowego do zbiornika przelewowego i wycieka do atmosfery przez wlot NACA. Wyciek ustaje samoczynnie po odsłonięciu głównego przewodu odpowietrzającego.

4. Komisja akceptuje następujące działania zrealizowane przez podmiot badający:

- 1) Wykonano prace zgodnie z biuletynem O.B. N°: 170-001/07. Według Biuletynu, wystawionego przez producenta samolotu 15 lutego 2007r., podobne zdarzenia miały miejsce w przeszłości. Na podstawie procedury opracowanej przez producenta operator dokonał wymiany zaworu R/H PRESSURE RELIEF VALVE. Po wykonanych pracach samolot powrócił do eksploatacji. Raport z wykonanych prac przez zakontraktowanego operatora obsługi technicznej w Wietnamie, został przesłany do operatora PLL LOT.
- 2) Zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych SMS operatora, sklasyfikowane zgodnie z przyjętymi kryteriami i ujęte we wskaźnikach bezpieczeństwa lotniczego (SPI), które są monitorowane zgodnie z zasadami opisanymi w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem Lotniczym.

5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji