



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu

Numer ewidencyjny zdarzenia:	207/18			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	26.01.2018 r.			
Miejsce zdarzenia:	LOWW			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Bombardier Challenger 300			
Dowódca SP:	Pilot ATPL(A)			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
	-	-	-	8
Nadzorujący badanie:	Andrzej Bartosiewicz			
Podmiot badający:	Operator			
Skład zespołu badawczego:	Nie wyznaczono			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	Informacja o zdarzeniu			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	Nie dotyczy			
Data zakończenia badania:	18.09.2018 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia

W dniu 26.01.2018 r. samolot Bombardier Challenger 300, wykonywał lot na trasie LOWW (Wiedeń) - LBSF (Sofia), z 5 pasażerami na pokładzie. O godzinie 14:10 UTC załoga otrzymała zgodę na kołowanie ze stoiska General Aviation-West platform do pasa 29 drogami kołowania „Q” oraz „M”. W trakcie kołowania drogą „M” załoga dostrzegła żółty komunikat R HYD PRESS LOW, po którym stwierdza wyciek płynu hydraulicznego z prawej instalacji hydraulicznej. Piloci podjęli decyzję o wyłączeniu prawego silnika i powrocie na płytę postojową. Kołowanie zakończyło się o godzinie 14:26. Samolot otrzymał status AOG.

Działania podjęte przez użytkownika

Diagnoza i usunięcie usterki zostały zlecone organizacji obsługowej Part 145 - Jet Aviation Vienna. Podczas przeglądu stwierdzono wyciek płynu hydraulicznego w okolicach MLG - wyciek ze złącza R/H Brake Shutoff Valve. Stwierdzono także luzy na nakrętce króćca kąтового, którą dokręcono o jeden obrót kluczem. Wymieniono część R/H Brake Shutoff Valve na zregenerowaną a przewód hydrauliczny na nowy. Wykonano test pod kątem wycieku. Samolot został przywrócony do operacji.

ZALECENIA DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA wydane przez operatora:

- a. Poinformowanie organizacji Jet Aviation Vienna o ustaleniach Grupy; (osoba odpowiedzialna: Inżynier CAM, w terminie do 30.03.2018).
- b. Poinformowanie producenta o ustaleniach Grupy (osoba odpowiedzialna: Inżynier CAM, w terminie do 30.03.2018).
- c. Po każdej obsłudze instalacji, której elementem jest R/H Brake Shutoff Valve zaleca się malowanie czerwonym znacznikiem nakrętki (top fitting) i gwintu R/H Brake Shutoff Valve, w taki sposób, aby można było określić, czy nakrętka jest prawidłowo dokręcona (czy po pewnym czasie nie występują „luzy”), (Dyrektor Obsługi Technicznej, w terminie do 30.03.2018).
- d. Poinformowanie o zdarzeniu i zaleceniach personel operatora (mechanicy, inżynierowie CAM, piloci) oraz Kierownika Odpowiedzialnego, Dyrektora Operacji Lotniczych i Kierownika Monitorowania Zgodności (Kierownik ds. Bezpieczeństwa, w terminie do 30.03.2018).

Przyczyna zdarzenia lotniczego

Bezpośrednią przyczyną zdarzenia było uszkodzenie mechaniczne króćca kąтового łączącego przewód hydrauliczny z zaworem R/H Brake Shutoff Valve, które spowodowało wyciek płynu hydraulicznego z instalacji.

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Andrzej Bartosiewicz	