



**Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

**INCYDENT nr 2919/18**

**UCHWAŁA**

**z dnia 8 stycznia 2021 r.**

<b>Rodzaj, typ statku powietrznego:</b>	<i>Samolot Boeing 737-800</i>
<b>Znaki rozpoznawcze SP:</b>	<i>SP-LWB</i>
<b>Data zdarzenia:</b>	<i>4 września 2018 r.</i>
<b>Miejsce zdarzenia:</b>	<i>EPWA</i>

Po rozpatrzeniu Raportu Końcowego z badania zdarzenia przedstawionego przez użytkownika statku powietrznego, **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 rejsu nr LO162 z LLGB do EPWR załoga samolotu zauważyła sygnalizację „LOW PRESSURE ENG1”. Ilość płynu hydraulicznego w instalacji „A” spadła do zera. Załoga wykonała stosowne dla takiej sytuacji listy kontrolne oraz podjęła decyzję o lądowaniu w EPWA. Lądowanie odbyło się w asyście lotniskowej straży pożarnej oraz służb ratunkowych i przebiegło prawidłowo. Po lądowaniu ujawniono ścięte śruby mocujące kompensator tłumika shimmy przy prawej goleni podwozia głównego, co spowodowało rozszczelnienie układu hydraulicznego i w konsekwencji wyciek płynu hydraulicznego z instalacji. Ślady wycieku płynu hydraulicznego były widoczne w gondoli podwozia głównego oraz na powierzchni kadłuba od gondoli podwozia do ogona samolotu. Zanieczyszczone płynem hydraulicznym zostały również powierzchnie lotniska: RWY 33, TWY O oraz stanowisko 71. Łączna powierzchnia zanieczyszczeń wyniosła 257 m<sup>2</sup>.

**2. Przyczyną zdarzenia było:**

**Uszkodzenie tłumika shimmy przy prawej goleni podwozia głównego.**

**3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:**

Nie określono.

**4. Komisja zaakceptowała następujące działania podjęte przez użytkownika statku powietrznego:**

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.