



MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 409/13

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Z-ca Przewodniczącego Komisji, przew. posiedzenia.....	PUSSAK Andrzej
Członek Komisji.....	CICHON Michał
Członek Komisji.....	FRĄTCZAK Dariusz
Członek Komisji.....	KUCHCIŃSKI Tomasz
Członek Komisji.....	MAKOWSKI Tomasz
Członek Komisji.....	ŻURKOWSKI Stanisław

W dniu 15 maja 2013 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała okoliczności zdarzenia samolotu Boeing 737-800, które miało miejsce 07 kwietnia 2013 r. na lotnisku Hurghada [HEGN, Egipt]. 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 uchylające dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła wyniki badania zdarzenia przez Użytkownika i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas tankowania paliwa na lotnisku HEGN nastąpił wyciek ok. 40 l paliwa z prawego skrzydła przez Fueling Shutoff Valve. Teren wycieku został zabezpieczony i oczyszczony przez służby lotniskowe. Przed rozpoczęciem tankowania kapitan sprawdził wartość ciśnienia tankowania, która wynosiła 45 PSI. Na samolocie sprawdzono: 1^o Fueling Shutoff Valve [zgodnie z AMM 28-21-51/601 – nie znaleziono usterek ani śladów wycieku], 2^o Fueling Float Switch [zgodnie z AMM 28-21-71/601 – nie znaleziono usterek ani śladów wycieku]. Samolot dopuszczono do lotu, nie stwierdzając występowania usterki technicznej. W kolejnych rejsach nie było problemów z systemem tankowania. Prawdopodobną przyczyną wycieku paliwa było utrzymywanie podwyższonego ciśnienia (45 PSI przy max. 55 PSI) podczas tankowania przez personel obsługi cysterny przez cały czas tankowania, co doprowadziło do spienienia paliwa w zbiorniku. Spienione paliwo spowodowało błędne zadziałanie zaworu Fuel Shutoff Valve – jego chwilowe zawieszenie – którego skutkiem stał się wyciek paliwa.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Najbardziej prawdopodobną przyczyną zdarzenia było utrzymywanie podwyższonego ciśnienia (45 PSI przy max. 55 PSI) podczas tankowania przez personel obsługi cysterny przez cały czas tankowania, co doprowadziło do spienienia paliwa w zbiorniku. Spienione paliwo spowodowało błędne zadziałanie zaworu Fuel Shutoff Valve – jego chwilowe zawieszenie i wyciek paliwa.

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Nadzorujący badanie

inż. Tomasz Makowski *podpis na oryginale*