



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

### Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>791/16</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<b>INCYDENT</b>			
Data zdarzenia:	<b>29 kwietnia 2016 r.</b>			
Miejsce zdarzenia:	<b>lotnisko Chopina w Warszawie (EPWA)</b>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<b>samolot Airbus A320-232</b>			
Dowódca SP:	<b>pilot samolotowy liniowy</b>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
				<i>b/d</i>
Nadzorujący badanie:	<b>Jacek Jaworski</b>			
Podmiot badający:	<b>komisja użytkownika</b>			
Skład zespołu badawczego:	<b>nie wyznaczano</b>			
Zalecenia:	<b>NIE</b>			
Adresat zaleceń:	<b>NIE DOTYCZY</b>			
Data zakończenia badania:	<b>28 czerwca 2016 r.</b>			

#### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Personel obsługi naziemnej organizacji obsługowej zaobserwował wyciek paliwa z silnika nr 1 w czasie jego rozruchu. Rozruch silnika został przerwany, samolot został zawrócony na stanowisko a pasażerowie opuścili pokład samolotu. Ślady paliwa zostały usunięte przez służby lotniskowe. Personel obsługi technicznej wykonał inspekcję silnika, która wykazała poluzowaną i niezabezpieczoną przed odkręceniem nakrętkę przewodu paliwowego (brak tzw. kontrówki). Nakrętka została dokręcona i zabezpieczona. Wykonano z wynikiem pozytywnym próbę szczelności. Samolot został przywrócony do lotów. Kolejne loty nie ujawniły nieszczelności.

Silnik, z którego miał miejsce wyciek był remontowany w certyfikowanej organizacji obsługowej. Po remoncie został wydany certyfikat „Authorise Release Certificate EASA Form 1” potwierdzający wykonanie prac oraz pomyślne przejście sprawdzenia technicznego. Następnie inna organizacja obsługowa zamontowała silnik na samolot. Samolot powrócił do lotów. Wyciek nastąpił w momencie rozruchu silnika do drugiego po wymianie silnika lotu. Prawdopodobnie w czasie pracy silnika, podczas pierwszego lotu nastąpiło stopniowe poluzowanie niezabezpieczonej przed odkręceniem nakrętki, co spowodowało rozszczelnienie połączenia i wyciek paliwa.

Personel montujący silnik na samolot nie zauważył braku zabezpieczenia ale nie leży to w ich obowiązku. Próba silnika po montażu na samolot oraz pierwszy lot nie ujawniła nieszczelności.

W trakcie badania zdarzenia stwierdzono, że personel obsługi naziemnej jest uczulony na obserwowanie rozruchu silnika i natychmiastowego raportowania wszelkich nieprawidłowości.

#### **Przyczyna zdarzenia lotniczego:**

nieszczelność instalacji paliwowej spowodowana brakiem zabezpieczenia przed odkręceniem nakrętki przewodu paliwowego, co spowodowało stopniowe luzowanie się nakrętki i powstanie nieszczelności.

#### **Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:**

1. Kolejne zadanie zlecone organizacji obsługowej wykonującej remont silnika będzie poprzedzone audytem.
2. Zostanie wystosowane polecenie wykonania wewnętrznego badania tego zdarzenia do organizacji obsługowej wykonującej remont silnika.
3. Personel zarządzania bezpieczeństwem we współpracy z personelem monitorowania zgodności wyśle raport o zdarzeniu do wszystkich zaangażowanych w obsługę samolotu organizacji obsługowych.

#### **Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:**

Brak.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Jacek Jaworski	<i>podpis na oryginale</i>