

Warszawa, dnia 3 lutego 2017 r.

Poz. 85

**KOMUNIKAT NR 82  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 1 lutego 2017 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego nr 395, 401 i 402/2016**

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225) w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. **Incydenty lotnicze**, które wydarzyły się w dniach 11 i 12 marca 2016 r. na samolocie Boeing 737-800, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik techniczny"  
w grupie przyczynowej: "T2- Niesprawność".**

**2. Opis okoliczności incydentów lotniczych:**

Skrócony opis zdarzenia powstał na podstawie raportu końcowego przesłanego przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych, zwaną dalej „PKBWL”, do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Po wypchnięciu samolotu ze stanowiska postojowego, podczas uruchamiania silników, dochodziło do wycieku paliwa. We wszystkich zdarzeniach dotyczyło to tego samego egzemplarza samolotu. W incydentach 395/16 oraz 401/16 rozlewisko paliwa miało powierzchnię odpowiednio 25m<sup>2</sup> oraz 5m<sup>2</sup>. Samolot po tych incydentach wykonał zaplanowaną operację lotniczą. Incydent 402/16, w którym powstało rozlewisko o powierzchni ok. 2m<sup>2</sup>, zakończył się odwołaniem rejsu. We wszystkich przypadkach rozlane paliwo było neutralizowane przez lotniskową jednostkę straży pożarnej. PKBWL za pośrednictwem Komisji ds. Badania Wypadków Lotniczych właściwej dla operatora (Air Accident Investigation Unit Department of Transport Tourism and Sport) zwróciła się z prośbą o uzyskanie wyjaśnień. Od Maintenance Control Department operatora uzyskano informację, że wycieki paliwa mieściły się w dopuszczalnych wartościach eksploatacyjnych, jednakże z uwagi na opóźnienia rejsów i odwołanie jednego z nich, podjęto decyzję o wymianie pompy paliwowej na silniku #1, która była przyczyną wycieków.

**3. Przyczyna incydentów lotniczych:**

Nieszczelność pompy paliwowej na silniku numer 1.

**4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:**

PKBWL po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie wydała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

wz. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Wiceprezes ds. Standardów Lotniczych

**Maciej Kozłowski**