

# Jeden mały bezpiecznik...

#Lotnictwo cywilne 1 grudnia 2011

## Wyłączony bezpiecznik uniemożliwił elektryczne wysunięcie podwozia w Boeingu 767-300 PLL Lot, który 1 listopada musiał lądować awaryjnie na warszawskim Okęciu.

Boeing po przybyciu ekipy Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

Dzisiaj Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL) opublikowała wstępny raport na temat awaryjnego lądowania Boeinga 767-300 (SP-LPC), na warszawskim Okęciu.

Stwierdzono, że samolot wyprodukowany w 1997 i mający za sobą niecałe 85,5 tys. h spędzonych w powietrzu (8002 loty), wystartował z Newark po inspekcji technicznej amerykańskiej grupy obsługowej, która nie wykryła żadnych niesprawności. Zarówno piloci, jak i sama maszyna mieli wymagane uprawnienia i dopuszczenia do lotów.

Przewody hydrauliczne prawej nogi podwozia. Wyciek nastąpił w widocznym najniżej,

Wyciek płynu z instalacji hydraulicznej nastąpił zaraz po starcie, w trakcie chowania podwozia i klap. Usterka dotyczyła centralnej instalacji, oznaczonej literą C, doprowadzając do spadku ciśnienia płynu, co zostało odnotowane przez czujniki, rejestratory lotu i przekazane załodze. Piloci, po konsultacji z centrum operacyjnym operatora, zdecydowali się kontynuować lot do Warszawy, licząc na wykorzystanie elektrycznej instalacji alternatywnej.

Niestety, okazało się, że przy jej pomocy nie można wysunąć podwozia. Nie udało się to również metodą grawitacyjną. Członkowie zespołu PKBWL stwierdzili przy tym, że załoga postępowała właściwie, sprawdzając poprawność wykonania procedury alternatywnego wysunięcia podwozia i konsultując się z centrum operacyjnym. Nie zgłosili również żadnych uwag, co do samego lądowania czy przeprowadzenia ewakuacji pasażerów i załogi (zobacz również: [Szczęśliwe lądowanie na Okęciu](#)).

Panel 6 w stanie jakim zastali go specjaliści PKBWL. Feralny przełącznik, umiejscowion

Po przybyciu specjalistów PKBWL, ok. 15-20 minut po zakończeniu ewakuacji - przystąpili oni do wstępnych oględzin samolotu, odkrywając wysunięcie przełącznika bezpiecznika C829 BAT BUS DISTR, umieszczonego w panelu 6, w kokpicie załogi.

Bezpiecznik ten zabezpiecza kilka systemów samolotu, m.in. zastępczy system wypuszczania podwozia. Przy czym *pozycja bezpiecznika nie jest rejestrowana i sygnalizowana przez systemy samolotu.*

Po podniesieniu maszyny, podłączeniu instalacji elektrycznej Boeinga do zasilania zewnętrznego i wciśnięciu bezpiecznika, podwozie wysunęło się i samolot mógł zostać odholowany z pasa startowego.

Po udanej próbie wysunięcia podwozia na płycie lotniska na Okęciu... / Zdjęcia: PKBWL

2 listopada zlokalizowano przyczynę zmniejszenia ciśnienia z instalacji hydraulicznej. Przeciek nastąpił w jednym z przewodów prawego podwozia głównego samolotu. Po zdemontowaniu, został on przesłany do analiz w amerykańskim odpowiedniku PKBWL, National Transportation Safety Board (NTSB).

Obecnie komisja prowadzi testy - z udziałem innych Boeingów PPL Lot - i weryfikuje sprawność działania całej elektrycznej instalacji wypuszczania podwozia. Wyników tych działań jeszcze nie ujawniono.



*Boeing po przybyciu ekipy  
Państwowej Komisji Badania  
Wypadków Lotniczych*

Dzisiaj Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL) opublikowała wstępny raport na temat awaryjnego lądowania Boeinga 767-300 (SP-LPC), na warszawskim Okęciu.

Stwierdzono, że samolot wyprodukowany w 1997 i mający za sobą niecałe 85,5 tys. h spędzonych w powietrzu (8002 loty), wystartował z Newark po inspekcji technicznej amerykańskiej grupy obsługowej, która nie wykryła żadnych niesprawności. Zarówno piloci, jak i sama maszyna mieli wymagane uprawnienia i dopuszczenia do lotów.



*Przewody hydrauliczne prawej goleni podwozia. Wyciek nastąpił w widocznym najniżej, zaraz przy metalowej końcówce przewodu*

Wyciek płynu z instalacji hydraulicznej nastąpił zaraz po starcie, w trakcie chowania podwozia i klap. Usterka dotyczyła centralnej instalacji, oznaczonej literą C, doprowadzając do spadku ciśnienia płynu, co zostało odnotowane przez czujniki, rejestratory lotu i przekazane załodze. Piloci, po konsultacji z centrum operacyjnym operatora, zdecydowali się kontynuować lot do Warszawy, licząc na wykorzystanie elektrycznej instalacji alternatywnej.

Niestety, okazało się, że przy jej pomocy nie można wysunąć podwozia. Nie udało się to również metodą grawitacyjną. Członkowie zespołu PKBWL stwierdzili przy tym, że załoga postępowała właściwie, sprawdzając poprawność wykonania procedury alternatywnego wysunięcia podwozia i konsultując się z centrum operacyjnym. Nie zgłosili również żadnych uwag, co do samego lądowania czy przeprowadzenia ewakuacji pasażerów i załogi (zobacz również: [Szczęśliwe lądowanie na Okęciu](#)).



*Panel 6, w stanie, jakim zastali go specjaliści PKBWL. Feralny przełącznik, umiejscowiony z lewej strony dolnego rzędu, jest doskonale widoczny dzięki białemu kolorowi trzpienia, co pomaga w dostrzeżeniu pozycji wysuniętej lub przynajmniej powinno pomóc...*

Po przybyciu specjalistów PKBWL, ok. 15-20 minut po zakończeniu ewakuacji - przystąpili oni do wstępnych oględzin samolotu, odkrywając wysunięcie przełącznika bezpiecznika C829 BAT BUS DISTR, umieszczonego w panelu 6, w kokpicie załogi.

Bezpiecznik ten zabezpiecza kilka systemów samolotu, m.in. zastępczy system wypuszczania podwozia. Przy czym *pozycja bezpiecznika nie jest rejestrowana i sygnalizowana przez systemy samolotu.*

Po podniesieniu maszyny, podłączeniu instalacji elektrycznej Boeinga do zasilania zewnętrznego i wciśnięciu bezpiecznika, podwozie wysunęło się i samolot mógł zostać odholowany z pasa startowego.



*Po udanej próbie wysunięcia podwozia na płycie lotniska na Okęciu... / Zdjęcia: PKBWL*

2 listopada zlokalizowano przyczynę zmniejszenia ciśnienia z instalacji hydraulicznej. Przeciek nastąpił w jednym z przewodów prawego podwozia głównego samolotu. Po zdemontowaniu, został on przesłany do analiz w amerykańskim odpowiedniku PKBWL, National Transportation Safety Board (NTSB).

Obecnie komisja prowadzi testy - z udziałem innych Boeingów PPL Lot - i weryfikuje sprawność działania całej elektrycznej instalacji wypuszczania podwozia. Wyników tych działań jeszcze nie ujawniono.

Powiązane wiadomości

[Jeden mały bezpiecznik... \(2011-12-01\)](#)

[Szczęśliwe lądowanie na Okęciu \(2011-11-01\)](#)