



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

Dot. zdarzenia nr: 804/11

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący Komisji:	dr inż. Maciej Lasek
Sekretarz Komisji:	mgr Agata Kaczyńska
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	mgr Wiesław Jedynak
Członek Komisji:	mgr inż. Piotr Lipiec
Członek Komisji:	mgr inż. Andrzej Pussak

W dniu 19 lipca 2012 r, podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez ENTER AIR, wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego samolotu BOEING B737-400 o znakach SP-ENH, które wydarzyło się w dniu 7 lipca 2011 r., podczas lotu na trasie Lamezia Terme – Olbia Costa Smeralda.

Opis okoliczności zdarzenia lotniczego:

Podczas wznoszenia po starcie z lotniska Lamezia (SUF), na FL 240 załoga zauważyła ostrzeżenie „ELECTRICAL” na panelu MASTER CAUTION oraz świecące się lampki „BUS OFF” i „GEN OFF” na panelu OVERHEAD PANEL. Wskaźnik prądu przemiennego wskazywał brak napięcia na szynie napięciowej AC nr 1. W chwili wystąpienia awarii odłączył się autopilot „A”. APU (zgodnie z MEL) było niesprawne. Załoga wykonała czynności według listy kontrolnej NON NORMAL - „BUS OFF”. Nie udało się przywrócić napięcia na szynie nr 1. W chwili zakończenia procedury związanej z próbą przywrócenia normalnej pracy systemu elektrycznego, lotnisko Olbia znajdowało się w odległości około 30 minut lotu. Załoga podjęła decyzje o kontynuowaniu lotu do lotniska docelowego korzystając z jednego generatora. Lądowanie odbyło się bez zakłóceń, w warunkach VMC.

Działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu, który uznał, że:

Przyczyną incydentu była usterka Variable Speed Constant Frequency (VSCF) generatora silnika nr 1. Dodatkowym czynnikiem sprzyjającym była usterka „odłożona” tzw. Pętli ppoz. APU, uniemożliwiająca rozruch APU w powietrzu i przełączenie zasilania elektrycznego szyny nr 1 na generator APU.

Komisja zaleca w **zakresie bezpieczeństwa lotów** *:

ENTER AIR opracuje i opublikuje biuletyn informacyjny dla załóg lotniczych z opisem niniejszego zdarzenia.

Podpisy Komisji

dr inż. Maciej Lasek	<i>podpis na oryginale</i>
mgr Agata Kaczyńska	<i>podpis na oryginale</i>
dr inż. Michał Cichoń	<i>podpis na oryginale</i>
mgr Wiesław Jedynak	<i>podpis na oryginale</i>
mgr inż. Piotr Lipiec	<i>podpis na oryginale</i>
mgr inż. Andrzej Pussak	<i>podpis na oryginale</i>

*

Zgodnie z art. 18 ust. 1 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE, **adresat zaleceń dotyczących bezpieczeństwa jest zobowiązany, w ciągu 90 dni od dnia otrzymania niniejszych zaleceń, do przesłania Komisji informacji** o działaniach, które podjął lub których podjęcie rozważa, oraz, w stosownych przypadkach o czasie potrzebnym na ich zakończenie, a w przypadku gdy działań nie podjęto – o przyczynach niepodjęcia.

Informacje powyższe proszę przesłać na adres siedziby Komisji:
MINISTERSTWO TRANSPORTU, BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ
ul. Chałubińskiego 4/6; 00-928 Warszawa, tel. + 48 22 630 11 31, fax + 48 22 630 11 17