



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY  
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 21/10

## UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia, Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Andrzej Pussak
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	mgr inż. Jacek Jaworski
Członek Komisji:	mgr inż. Jerzy Kędzierski
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	dr n. med. Jacek Rożyński
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 1 czerwca 2011 r., przedstawionych przez EuroLOT S.A. wyników przeprowadzonego badania incydentu lotniczego samolotu ATR 42-500, SP-EDB, który odnotowano w dniu 07 stycznia 2010 r. na lotnisku Warszawa-Okęcie (EPWA), **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 przyjmuje ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i uznaje, iż:

**Przyczyną incydentu było pojawienie się wskazań „FUEL” na Crew Alerting Panel (CAP) przy wystąpieniu niesprawności „fedder tank jet pump” był brak opisu takiej usterki w dokumentacji pokładowej samolotu; informacja taka zawarta jest w dokumentacji technicznej.**

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych akceptuje następujące **zastosowane środki profilaktyczne**:

1. Powiadomienie o zdarzeniu załogi. Na Szkoleniu Okresowym - Zima 2010 wyjaśniane było działanie układu sygnalizacji w samolotach z wprowadzoną (SP-EDE) i bez wprowadzonej modyfikacji producenta.
2. Zalecenie wprowadzenia modyfikacji układu pomiarowego SB 28-0033 w całej flocie ATR 42 operatora (czyli SP-EDF). Zmiana ta precyzuje wskazania układu pomiarowego, określa sposób postępowania załogi (dodanie usterki w liście kontrolnej QRH). Na samolotach ATR-72 odpowiednikiem jest biuletyn ATR72-28-1022. Wykonanie tego biuletynu uzależnione jest od wcześniejszego wprowadzenia jednej z trzech modyfikacji układu Multifunction Flight Computer MFC (04571 lub 04572 lub 04599). Rekomendowaną procedurą jest wykonanie modyfikacji na obu wersjach samolotu ATR.

3. Zalecenie uzupełnienia Minimum Equipment List (MEL) operatora o uwagę wskazującą na możliwość wystąpienia sygnalizacji „FUEL” na panelu CAP. Przykład:

„CAUTION: FUEL light on CAP expected with Master Caution and Single Chime 10 minutes after electric pump push button is pressed in”.

Wysłanie do producenta zapytania o możliwość wprowadzenia zmiany do MMEL.

Podpisy Komisji

Z-ca Przewodniczącego Komisji: Andrzej Pussak

*Podpis nieczytelny*

Członek Komisji: Michał Cichoń

*Podpis nieczytelny*

Członek Komisji: Jacek Jaworski

*Podpis nieczytelny*

Członek Komisji: Jerzy Kędziński

*Podpis nieczytelny*

Członek Komisji: Tomasz Makowski

*Podpis nieczytelny*

Członek Komisji: Jacek Rożyński

*Podpis nieczytelny*

Członek Komisji: Stanisław Żurkowski

*Podpis nieczytelny*