



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

Dot. zdarzenia nr: 1086/11

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący Komisji:	dr inż. Maciej Lasek
Zastępca Przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Jacek Jaworski
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych
Członek Komisji:	mgr inż. Edward Łojek
Członek Komisji:	mgr inż. Piotr Lipiec
Członek Komisji:	mgr inż. Tomasz Makowski

W dniu 22 listopada 2012 r, podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez Operatora, wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego samolotu BOEING B737-400, które wydarzyło się w dniu 23 sierpnia 2011 r., po starcie z Katowic. Działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35)**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Opis okoliczności zdarzenia lotniczego:

Podczas wznoszenia na wysokości ok. 4000 [ft] pojawiła się sygnalizacja "Master Caution HYD" (usterka instalacji hydraulicznej). Równocześnie zapaliły się lampki na OVHD Panelu "FLT CTRL SYS A LOW PRESS" (instalacja hydrauliczna system "A" niskie ciśnienie) oraz "HYD PUMPS SYS A LOW PRESS" (niskie ciśnienie na pompie hydraulicznej systemu A). Na wyświetlaczu EFIS został wyświetlony komunikat o pozostałości około 5% stanu płynu hydraulicznego oraz niskim ciśnieniu w systemie A. Załoga zatrzymała wznoszenie na FL100 i wykonała czynności wg listy kontrolnej NNC "Loss of system A". Następnie zawróciła na lotnisko startu (EPKT) i po wypaleniu nadmiaru paliwa do lądowania (ok. 4000 [kg]) w holdingu wylądowała bezpiecznie w EPKT. Nie zgłoszono sytuacji awaryjnej.

Służby techniczne stwierdziły uszkodzenie przewodu hydraulicznego. Przewód został wymieniony, uzupełniono płyn hydrauliczny w systemie „A”, wykonano próby szczelności oraz testy systemów. W wyniku pozytywnego zakończenia prób samolot został dopuszczony do dalszej eksploatacji.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Uszkodzenie przewodu hydraulicznego służącego do sterowania „Landing Gear Control System”.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Nadzorujący badanie:

mgr inż. Piotr Lipiec *podpis na oryginale*