



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

Dot. zdarzenia nr: 1259/11

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych w składzie:

Zastępca Przewodniczącego Komisji - prowadzący: mgr inż. Jacek Jaworski

Sekretarz Komisji: mgr Agata Kaczyńska

Członek Komisji: mgr inż. Edward Łojek

Członek Komisji: mgr inż. Piotr Lipiec

Członek Komisji: mgr inż. Bogdan Fydrych

Członek Komisji: mgr inż. pil. Waldemar Targalski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 24 października 2012 roku, okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu B737, które wydarzyło się w dniu 28 września 2011 roku w trakcie wznoszenia w locie z Warszawy (EPWA) do Madrytu (LEMD), 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 uznała informacje zawarte w zgłoszeniu zdarzenia za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Samolot wykonywał rejs po trasie EPWA-LEMD. Podczas wznoszenia na FL 200 zauważono „SPD LIMIT” na obu ADI. Następnie na overhead panel zapaliły się lampki sygnalizacyjne „PACK 1”, „PACK 2” oraz „ZONE 1”, „ZONE 2”, „ZONE 3”. Brak było zadziałania sygnalizacji „MASTER CAUTION” dotyczących sygnalizowanych niesprawności. Dodatkowo zaświeciły żółte lampki sygnalizacyjne SPD TRIM FAIL, MACH TRIM FAIL oraz AUTO TRIM FAIL. Znikły wskaźniki obrotów NI(INDEKSY) na obu silnikach. Wystąpił zanik wskazań przepływu paliwa (FUEL FLOW) na przyrządach kontroli obu silników. Załoga

zrealizowała listę kontrolną „PACK”. Samolot nie wykazywał objawów rozhermetyzowania. Sprawdzone parametry elektryczne i zauważono: STBY PWR – parametry w normie, INVERTER – brak wskazań, GEN 1 – parametry w normie, GEN 2 FREQUENCY 385 Hz – napięcie w normie. Próba uruchomienia APU – nieudana. Podczas zniżania, gdy PWR LEVERS w położeniu IDLE brak było sygnalizacji czerwonych lampek UNLOCK na obu goleniach podwozia głównego. Po około 15 minutach, APU uruchomiło się przy drugiej próbie. Po przestawieniu dźwigni podwozia w dół brak było sygnalizacji jego wypuszczenia. Dźwignia dawała się przestawić do położenia UP dopiero po użyciu TRIGGER. Nie działał system PA/INTERCOM. Łączność z ATC prawidłowa. Po podłączeniu generatora APU w miejsce GEN 2 wszystkie ww. objawy ustąpiły. Po wciśnięciu RECALL ponownie zapaliły lampki sygnalizacyjne „PACK 1”, „PACK 2” oraz „ZONE 1”, „ZONE 2”, „ZONE 3” bez dodatkowych wskazań. Załoga zawróciła na lotnisko startu wykonując normalne lądowanie. Po lądowaniu samolot wycofano z eksploatacji w celu usunięcia usterki. Wymieniono przekaźniki R1 i R326. Wykonano testy zgodnie z AMM, które wypadły pozytywnie. Wymieniono również Constant Speed Drive. Wykonano testy operacyjne, które wypadły pozytywnie. Samolot został przywrócony do eksploatacji w dniu następnym.

Przyczyną incydentu lotniczego była:

niesprawność przekaźników R1 i R326.

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Nadzorujący badanie:

mgr inż. Waldemar Targalski *podpis na oryginale*