



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

**Dot. zdarzenia nr: 1185/12**

## **UCHWAŁA**

**Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych w składzie:**

Przewodniczący Komisji – prowadzący: dr inż. Maciej Lasek

Zastępca Przewodniczącego Komisji: mgr inż. Jacek Jaworski

Sekretarz Komisji: mgr Agata Kaczyńska

Członek Komisji: dr inż. Stanisław Żurkowski

Członek Komisji: inż. Tomasz Makowski

Członek Komisji: mgr Tomasz Kuchciński

Członek Komisji: mgr inż. pil. Waldemar Targalski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 30 listopada 2012 roku, okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu B737, które wydarzyło się w dniu 11 września 2012 roku w trakcie zniżania do lądowania na lotnisku w Londynie (Heatrow), 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 oraz uzupełnione przez operatora za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

### **Przebieg i okoliczności zdarzenia:**

*Podczas zniżania do lądowania na lotnisku Londyn-Heatrow na poziomie lotu FL160 pojawiła się sygnalizacja FEEL DIFF PRESS oraz FLT CONTROL B LOW PRESSURE. Wskazania ciśnienia w instalacji B były bliskie zera. Włączyła się sygnalizacja MASTER CAUTION. Załoga poprosiła ATC o pierwszeństwo do lądowania bez deklarowania EMERGENCY. Podczas podejścia do lądowania załoga wykonała listę kontrolną „FLIGHT CONTROL LOW*

*PRESSURE” oraz „LOSS OF SYSTEM B”. Lądowanie zostało wykonane na klapach 15 wypuszczonych za pomocą systemu ALTERNATE FLAPS EXTENTION. Po lądowaniu, służby techniczne, współpracującej z operatorem organizacji obsługowej, wykonały sprawdzenie oraz testy instalacji hydraulicznej. Nie znaleziono potwierdzenia zaistnienia usterki instalacji hydraulicznej „B”, na tej podstawie, w porozumieniu z obsługą techniczną operatora podjęto decyzję o dopuszczeniu samolotu do lotu powrotnego do EPWA. Usterka nie powtórzyła się w locie powrotnym oraz w trakcie dalszej eksploatacji.*

**Przyczyna incydentu lotniczego:**

nie można określić przyczyny pojawienia się sygnalizacji usterek.

**Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

**Nadzorujący badanie:**

mgr inż. pil. Waldemar Targalski *podpis na oryginale*