



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

**Dot. zdarzenia nr: 1409/12**

## **UCHWAŁA**

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

Przewodniczący posiedzenia:	dr inż. Maciej Lasek
Sekretarz Komisji:	mgr Agata Kaczyńska
Członek Komisji:	dr inż. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	mgr inż. Waldemar Targalski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 14 listopada 2012 r. okoliczności zdarzenia lotniczego z udziałem samolotu EMBRAER 195, które wydarzyło się w dniu 23 października 2012 r., 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 przekazane przez użytkownika za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

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

Podczas lotu na poziomie przelotowym FL360, w połowie trasy, na EICS pojawił się komunikat (advisory) „FUEL FEED 1 FAULT”. Załoga sprawdziła na MFD status zasilania paliwem, który wskazywał na niepracującą jedną z pomp ejectorowych – w jej miejsce uruchomiona została pompa AC. Załoga wykonała przewidzianą listę kontrolną, która nakazywała monitorowanie pracy systemów. Po około 10 minutach linia paliwowa silnika nr 1 zamigotała na biało, znikając na sekundę, a na EICAS pojawił się komunikat „ENG 1 FUEL LO PRESS”. Po chwili komunikat zniknął pozostawiając poprzedni komunikat advisory. Po około 5 minutach sytuacja się powtórzyła. Parametry silnika przez cały czas pozostawały w normie. Załoga, obawiając się że w paliwie może być woda, podjęła decyzję o obniżeniu poziomu lotu do FL300, co spowodowało wzrost o kilka stopni temperatury zewnętrznej. Temperatura paliwa utrzymywała się na stałym poziomie 6-7 stopni. Lądowanie na lotnisku docelowym odbyło się bez przeszkód. Załoga nie zadeklarowała sytuacji EMERGENCY. Po lądowaniu, obsługa techniczna przeprowadziła test pomp ejectorowych, próbę silnika nr 1 oraz sprawdzenie jakości paliwa. Testy nie wykazały nieprawidłowości. Problem miał charakter jednostkowy, a wspomniana sygnalizacja nie powtórzyła się w kolejnych lotach.

### **Przyczyna incydentu lotniczego:**

Nie udało się ustalić przyczyny sygnalizacji usterki.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

### **Nadzorujący badanie**

dr inż. Maciej Lasek: *podpis na oryginale*