



MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 127/09

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący Komisji, przew. posiedzenia	LASEK Maciej
Z-ca Przewodniczącego Komisji	JAWORSKI Jacek
Z-ca Przewodniczącego Komisji	PUSSAK Andrzej
Członek Komisji	FRĄTCZAK Dariusz
Członek Komisji	KUCHCIŃSKI Tomasz
Członek Komisji	MAKOWSKI Tomasz
Członek Komisji	TARGALSKI Waldemar

W dniu 6 lutego 2013 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała okoliczności zdarzenia samolotu Embraer ERJ-145, które miało miejsce 13 marca 2009 r. po starcie z lotniska EPWA. 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 podjęła decyzję o zakończeniu badania na podstawie informacji dostarczonych przez Użytkownika samolotu.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas wznoszenia po starcie, w 11-tej minucie lotu pojawił się na EICAS komunikat HYD SYS 1 OVHT (przegrzanie systemu hydraulicznego nr 1). Załoga wykonała odpowiednią checklistę. Po wyłączeniu systemu nr 1 komunikat pojawił się ponownie po 6 minutach. Po konsultacjach z MCC kapitan zdecydował się na powrót do EPWA, gdzie lądował bez deklaratywnego stwierdzenia sytuacji niebezpiecznej. W trakcie technicznej analizy zdarzenia i usuwania usterki stwierdzono, że jest ona wynikiem błędnej sygnalizacji, dla której wyeliminowania zamieniono miejscami bloki DAU 1 i DAU 2 (po czym usterka była nadal krótkotrwale sygnalizowana) oraz oczyszczono elementy filtrów stosując mycie ultradźwiękowe, co doprowadziło do ustąpienia usterki.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Przyczyną zdarzenia było zanieczyszczenie elementów filtrujących w filtrach systemu hydraulicznego nr 1.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Nadzorujący badanie

inż. Tomasz Makowski *podpis na oryginale*