



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

Dot. zdarzenia nr: 114/10

## 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 Boeing 737-500, które miało miejsce 07 lutego 2010 r. podczas lotu na trasie Warszawa-Londyn. 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 lotu zasygnalizowana została usterka EQUIPMENT COOLING EXHAUST SYSTEM (systemu wylotowego chłodzenia wyposażenia) – bursztynowa lampka tego systemu świeciła w obu (normalnym i zapasowym) położeniach stosownego przełącznika. Załoga wykonała czynności wg checklisty EQUIPMENT COOLING OFF z QRH. Po konsultacji z MCC PLL „LOT” załoga podjęła decyzję powrotu do Warszawy, gdzie wylądowała bez zgłaszania sytuacji niebezpiecznej. Obsługa techniczna po sprawdzeniu systemu przemyła wykrywacze niskiego przepływu systemu (LOW FLOW DETECTORS) – wlotowy i wylotowy – po czym skontrolowała ich działanie. Usterki nie stwierdzono, samolot przywrócono do eksploatacji.

### Przyczyna incydentu lotniczego:

**Przyczyną zdarzenia było wygenerowanie fałszywego sygnału o stanie systemu chłodzenia wyposażenia, wywołane przez zanieczyszczenie wykrywaczy niskiego przepływu w tym systemie.**

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

### Nadzorujący badanie

inż. Tomasz Makowski *podpis na oryginalnie*