



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 810/10

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący Komisji:	dr inż. Maciej Lasek
Sekretarz Komisji:	mgr Agata Kaczyńska
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	mgr inż. Ryszard Rutkowski
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 20 marca 2013 r., przedstawionych przez użytkownika wyników przeprowadzonego badania incydentu lotniczego samolotu B737-300, który wydarzył się w dniu 2 sierpnia 2010 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.

Przebieg i okoliczności incydentu:

Po starcie z lotniska EPWA, podczas wznoszenia, na wysokości 5000 ft zaświeciła się lampka HPSOV (High Pressure Shutoff Valve) oraz ukazała się informacja na EICAS (R ENG HPSOV). Załoga wykonała czynności Checklist ENGINE HPSOV R i kontynuowała wznoszenie do FL280, a następnie do FL300.

Załoga przełączyła ogrzewania silników z trybu AUTO w tryb ON, bo od FL280 samolot wleciał w chmury frontowe CB. Na poziomie FL300 na EICAS pojawił się komunikat R ENG ANTI-ICE i paliła się lampka Engine Anti-Ice VALVE R. Załoga obniżyła lot do FL250 a następnie podjęła decyzję o powrocie do Warszawy.

Przed lądowaniem przystąpiono do zrzutu paliwa. W trakcie tej operacji zaświeciła się lampka Fuel Jettison Nozzle VALVE R i na EICAS pojawił się odpowiedni komunikat.

W trakcie zrzucania paliwa wystąpił komunikat L R SIDE WINDOW HEAT (usterka ogrzewania bocznych szyb kokpitu).

Mimo usterek trwało zrzucanie paliwa, a po zrzucie lot był kontynuowany na FL150 w celu wypracowania paliwa. Lądowanie odbyło się bez problemów.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Przyczyną pojawiania się sygnałów o niesprawności High Pressure Shutoff Valve była uszkodzona szpilka w złączu D17066P.

Przyczyną pojawiania się sygnałów o niesprawności Engine Anti-Ice VALVE R była usterka High Pressure Shutoff Valve, która spowodowała zmniejszenie ciśnienia powietrza odbieranego od silnika.

Przyczyną pojawienia się sygnałów o niesprawności Fuel Jettison Nozzle VALVE R było nieznanne uszkodzenie wewnątrz pompy zrzutu paliwa.

Przyczyną pojawienia się sygnałów o niesprawności ogrzewania szyb bocznych kokpitu jest logika działania układu elektrycznego tego samolotu: włączenie pomp zrzutu paliwa (Fuel Jettison Switch ON) powoduje „zrzucenie mocy” z zasilania układu ogrzewania tylnych szyb kokpitu.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Nadzorujący badanie

dr inż. Stanisław Żurkowski, Eur Ing *podpis na oryginale*