



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

Dot. zdarzenia nr: 353/13

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia,
Przewodniczący Komisji: dr inż. Maciej LASEK
Z-ca przewodniczącego Komisji: mgr inż. Jacek JAWORSKI
Członek Komisji: dr inż. Michał CICHON
Członek Komisji: dr inż. Dariusz FRĄTCZAK
Członek Komisji: mgr Tomasz KUCHCIŃSKI
Członek Komisji: mgr inż. Edward ŁOJEK

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 10 kwietnia 2013 roku, okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu Boeing 737-800, które wydarzyło się w dniu 26 marca 2013 roku na lotnisku Praga-Ruzyně (LKPR), 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 uchylającego 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 o zdarzeniu za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Po wypchnięciu ze stanowiska postojowego i uruchomieniu silników, w czasie wykonywania procedury "Before Taxi", na górnym panelu zaświeciła się sygnalizacja „Master Caution”. Powodem zaświeciła się „Master Caution” było zaświecenie się sygnalizacji „PSEU” (Proximity Switch Electronic Unit). „PESU” monitoruje, między innymi, działanie ostrzeżeń konfiguracji do startu i lądowania, hamulców aerodynamicznych, drzwi czy podwozia.

Po wykonaniu stosownej listy kontrolnej załoga zawróciła na stanowisko postojowe. Poinformowane zostało centrum nadzoru obsługi technicznej (MCC, Maintenance Control Center). Następnie mechanicy zakontraktowanej jednostki obsługowej przeprowadzili testy „PESU” zgodnie z AMM 32-09-10. Po resecie systemu „PESU” usterka zniknęła.

Następnie wykonano próbę polegającą na uruchomieniu silników w celu potwierdzenia, że usterka została usunięta. Wynik testu – pozytywny. Samolot został dopuszczony do dalszej eksploatacji.

Przyczyną incydentu była:

niezidentyfikowana usterka systemu „PESU”.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Nadzorujący badanie:

mgr inż. Jacek Jaworski *podpis na oryginale*