



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Dot. zdarzenia nr: 639/11

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący Komisji:	dr inż. Maciej Lasek
Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Jacek Jaworski
Członek Komisji:	mgr inż. Jacek Bogatko
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	mgr inż. Piotr Lipiec
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski

W dniu 27 listopada 2013 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez użytkownika okoliczności zdarzenia samolotu B737-400, który wydarzył się w dniu 16 czerwca 2011 r. w okolicy lotniska Istanbul-Atatürk (LTBA). 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 przyjęła Raport Końcowy i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W czasie lotu na poziomie FL350 pojawiła się sygnalizacja LOW OIL PRESSURE generatora nr 1, a następnie sygnalizacja BUS OFF generatora nr 1. Załoga uruchomiła APU i włączyła go do sieci nr 1. Po kilku minutach APU samoczynnie wyłączyło się i pojawiła się sygnalizacja OVERSPEED po czym zgasty ekrany ADI kapitana i nastąpiło samoczynne rozłączenie autopilota. Zgodnie z QRH DRIVER OR GENERATOR DRIVER LOW OIL PRESSURE załoga rozpoczęła zniżanie w celu lądowania na najbliższym dostępnym lotnisku: LTBA. W trakcie zniżania wyłączyło się oświetlenie kabiny pasażerskiej, wzrosła temperatura oraz kabina zaparowała.

W czasie postoju na lotnisku certyfikowana obsługa techniczna zresetowała blok kontroli pracy APU zgodnie z AMM oraz dopuściła samolot do lotu bez jednego generatora zgodnie z MEL. W locie powrotnym do EPWA, w trakcie wznoszenia, wystąpiła ta sama usterka APU. Lot do EPWA był kontynuowany na FL280. Lądowanie przebiegło bez problemów.

Przyczyny incydentu lotniczego:

- przyczyną usterki Generator Constant Speed Drive nr 1 było nieprawidłowe działanie jego układu olejowego;
- przyczyną problemów z APU była usterka SPEED SWITCH.

Zastosowane środki dotyczące bezpieczeństwa lotniczego:

- incydent omówiono z załogą lotniczą ze zwróceniem uwagi na procedury obowiązujące w przypadku awarii jednego generatora i APU;
- bezpośrednio po incydencie Dział Bezpieczeństwa Lotniczego opracował specjalną informację dla załóg na temat zdarzenia;
- incydent został opisany w Biuletynie Bezpieczeństwa Lotniczego działu floty B-737;
- zdarzenie było omawiane podczas okresowych szkoleń personelu latającego prowadzonych przez Inspektora Bezpieczeństwa Lotniczego.

Nadzorujący badanie

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