



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

**Dot. zdarzenia nr: 652/11**

## **UCHWAŁA**

**Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:**

Z-ca Przewodniczącego Komisji, przew. posiedzenia.....	PUSSAK Andrzej
Członek Komisji.....	CICHON Michał
Członek Komisji.....	FRĄTCZAK Dariusz
Członek Komisji.....	FYDRYCH Bogdan
Członek Komisji.....	LIPIEC Piotr
Członek Komisji.....	MAKOWSKI Tomasz

W dniu 30 stycznia 2013 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała okoliczności zdarzenia samolotu Boeing 737-500, które miało miejsce 17 czerwca 2011 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 pojawiła się sygnalizacja Master Caution oraz ELEC HYD PUMP B LOW PRESSURE (niskie ciśnienie pompy elektrycznej instalacji hydraulicznej B). Wykonano checkliście. Załoga stwierdziła, że ilość płynu hydraulicznego oraz ciśnienie w instalacji hydraulicznej były prawidłowe i powiadomiła o zaistniałej sytuacji Maintenance Control Center LOT. Przed rozpoczęciem zniżania załoga została powiadomiona o decyzji Centrum Operacyjnego LOT oraz Maintenance Control Center LOT o zawróceniu do EPWA z powodu braku dostępności obsługi technicznej na lotnisku docelowym. Analiza zapisu rejestratora pokładowego potwierdziła wystąpienie sygnalizacji niskiego ciśnienia pompy elektrycznej instalacji B podczas wznoszenia. Nie jest rejestrowane ciśnienie ani ilość płynu w instalacji, więc podczas badania oparto się o informację od załogi. 17 czerwca 2011 r. po wystąpieniu sygnalizacji LOW PESSURE pompy elektrycznej w instalacji B zdiagnozowano luźne części w HYDRAULIC PUMP CONTROL MODULE, który w związku z tym został wymieniony. 18 czerwca 2011 r. powtórzyła się usterka LOW PRESSURE pompy elektrycznej w instalacji B. Wówczas wymieniono ELECTRIC MOTOR DRIVEN PUMP oraz dokonano sprawdzenia filtrów EMDP. 18 czerwca 2011 r. wystąpiła również usterka pompy elektrycznej instalacji A, która objawiała się brakiem możliwości wyłączenia jej. Zdiagnozowano złamany pin w przekaźniku pompy elektrycznej instalacji A, przekaźnik został wymieniony. Nie ma konieczności podejmowania działań profilaktycznych.

### **Przyczyna incydentu lotniczego:**

**Usterka modułu sterowania pomp hydraulicznych (HYDRAULIC PUMPS CONTROL MODULE) oraz usterki pomp elektrycznych (ELECTRIC MOTOR DRIVEN PUMPS) obu instalacji hydraulicznych (A i B).**

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

**Nadzorujący badanie**

inż. Tomasz Makowski *podpis na oryginale*