



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

Dot. zdarzenia nr: 1356/11

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia:	dr inż. Maciej Lasek
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	inż. Robert Ochwat
Członek Komisji:	mgr inż. Ryszard Rutkowski
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 5 grudnia 2012 r. okoliczności zdarzenia lotniczego z udziałem samolotu Embraer 170, które wydarzyło się w dniu 20 października 2011 r., 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 uznała informacje przekazane przez użytkownika za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas zniżania na FL200 pojawił się komunikat ENG 1 FUEL LOW PRESS. Wskazania FUEL FLOW LINE silnika nr 1 na FUEL SYNOPSIS PAGE na MFD były białe (brak ciśnienia w linii). Natomiast wskazania FUEL FLOW i FUEL USED były normalne. Załoga wykonała odpowiednią listę kontrolną i poprosiła o pierwszeństwo do lądowania bez deklaracji *emergency*. Po lądowaniu i wyłączeniu silników komunikat zniknął. Załoga we współpracy z inżynierem obsługi technicznej z Warszawy wykonała testy, których celem było sprawdzenie przepływów paliwa między zbiornikami - wykluczenie prawdziwości komunikatu FUEL FEED. Testy wypadły pozytywnie. Załoga otrzymała zgodę od obsługi technicznej w WAW na wykonanie rejsu powrotnego. Podczas zniżania w WAW ponownie pojawił się komunikat ENG 1 FUEL LOW PRESS oraz drugi FUEL FEED 1 FAULT. Po lądowaniu obsługa techniczna wykonała przegląd samolotu. Wykonano procedurę FAULT ISOLATION MANUAL 73-31-00-810-803 (*Engine 1 Fuel Low Pressure*) oraz wymieniono FUEL LOW PRESSURE SWITCH zgodnie z AMM 73-31-01-400-801. Samolot przywrócono do eksploatacji.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Niesprawny FUEL LOW PRESSURE SWITCH.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Nadzorujący badanie

dr inż. Maciej Lasek: _____
podpis na oryginale