



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

Dot. zdarzenia nr: 1411/13

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący Komisji, przew. posiedzenia.....	LASEK Maciej
Z-ca Przewodniczącego Komisji.....	PUSSAK Andrzej
Członek Komisji.....	CICHONŃ Michał
Członek Komisji.....	FRĄTCZAK Dariusz
Członek Komisji.....	MAKOWSKI Tomasz
Członek Komisji.....	RUTKOWSKI Ryszard
Członek Komisji.....	ŻURKOWSKI Stanisław

W dniu 11 września 2013 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała okoliczności zdarzenia samolotu Boeing 737-400, które miało miejsce 02 września 2013 r. na lotnisku Tel Aviv [LLBG, Izrael]. 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 zawartych w zgłoszeniu zdarzenia.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W trakcie kołowania włączyła się lampka ostrzegawcza informująca o niskim ciśnieniu oleju w APU, a następnie doszło do automatycznego wyłączenia APU. Samolot był dopuszczony do lotu na podstawie MEL 24.1.1 z powodu uszkodzenia generatora nr 1. Ponieważ w takim przypadku APU zgodnie ze swym przeznaczeniem zapewnia dodatkowe źródło napięcia elektrycznego, kapitan zgłosił problem techniczny i skołował na stanowisko postojowe. Po poinformowaniu MCC wezwano mechanika, który stwierdził niski poziom oleju w APU i dokonał jego uzupełnienia, a następnie dopuścił samolot do dalszej eksploatacji bez ograniczeń dotyczących pracy APU. Dalszy lot przebiegał bez zakłóceń. Po wylądowaniu na lotnisku przeznaczenia [Odessa ODS, Ukraina] wykonano dodatkowy przegląd APU z wynikiem pozytywnym.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Niski poziom oleju w APU.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Komentarz Komisji:

Zapisy wymagań dotyczących przygotowania samolotu do lotu muszą być ściśle przestrzegane.

Nadzorujący badanie

inż. Tomasz Makowski *podpis na oryginale*