



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

**Dot. zdarzenia nr: 1641/13**

## **UCHWAŁA**

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

Przewodniczący posiedzenia: dr inż. Maciej Lasek

Członek Komisji: mgr inż. Jacek Bogatko

Członek Komisji: dr inż. Dariusz Frątczak

Członek Komisji: mgr inż. Bogdan Fydrych

Członek Komisji: mgr Tomasz Kuchciński

Członek Komisji: mgr inż. Edward Łojek

W dniu 23 października 2013 roku, podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez Użytkownika, wyniki przeprowadzonego badania incydentu lotniczego który wydarzył się w dniu 13 października 2013 roku podczas lotu samolotu BOEING 737-800. 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 dostarczone informacje za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

### **Przebieg i okoliczności zdarzenia:**

W trakcie lotu na poziomie przelotowym, 20 minut po starcie, załoga zaobserwowała na panelu instalacji elektrycznej ostrzegawczą sygnalizację „ELEC” oraz „TR UNIT”. Wskazania na TR1 wynosiły zero, pozostałe wskazania były prawidłowe. Załoga zastosowała się do procedury określonej w „Non-normal Checklist” i kontynuowała lot. Po 45 minutach pojawiło się kolejne ostrzeżenie „ELEC” oraz „SOURCE OFF GEN2”. Załoga zgodnie z procedurą NNC uruchomiła APU i podłączyła generator do szyny, która utraciła zasilanie. Wskazania GEN2 wynosiły zero. Dalszy lot odbywał się bez przeszkód. Po lądowaniu zakontraktowana jednostka obsługowa przeprowadziła testy na bloku GDU (Generator Drive Unit), na którym została wygenerowana informacja o usterce IDG (Integrated Drive Generator). Samolot został dopuszczony na rejs powrotny zgodnie z MEL 24.1.2, który wymaga włączenia w trakcie lotu APU jako źródła dodatkowego zasilania. W dniu 16 października 2013 r. wymieniono IDG oraz dopuszczono samolot do eksploatacji bez ograniczeń.

### **Przyczyna incydentu lotniczego:**

**Usterka (IDG) Integrated Drive Generator.**

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

### **Nadzorujący badanie:**

mgr inż. Edward Łojek *podpis na oryginale*