



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 1850/13

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący Komisji:	dr inż. Maciej Lasek
Z-ca Przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Andrzej Pussak
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	mgr inż. Ryszard Rutkowski
Członek Komisji:	mgr inż. Piotr Lipiec

W dniu 19 lutego 2014 r, podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez Operatora, wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego samolotu BOEING B737-400, które wydarzyło się w dniu 30 listopada 2013 r., podczas przelotu na poziomie FL360. 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 ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Opis okoliczności zdarzenia lotniczego:

Podczas lotu na poziomie przelotowym FL360 w okolicach punktu EKSEK zaświeciła się sygnalizacja ELEC 2 HYDRAULIC PUMP LOW PRESS AND OVERHEAT. Załoga wykonała NNC Hydraulic Pump Low Pressure, w wyniku której wyłączona została pompa elektryczna nr 2. Załoga skonsultowała zaistniałą sytuację drogą radiową z działem Operacyjnym i Technicznym firmy, a następnie podjęła decyzję o powrocie do bazy technicznej ze względu na brak posiadania odpowiedniej obsługi technicznej na lotnisku docelowym mogącej usunąć usterkę. Po lądowaniu samolot został poddany przeglądowi zgodnie z AMM 29-15-22, 29-15-34,52-71-32 REV 77 MAR 25/2013, w wyniku którego wymieniono Electric Motor Driven Pump nr 2 oraz filtr cząstek stałych. Po wymianie sprawdzono filtr cząstek stałych z wynikiem pozytywnym (nie znaleziono zanieczyszczeń metalicznych). Samolot został dopuszczony do dalszej eksploatacji bez ograniczeń. W kolejnych lotach nie stwierdzono pojawienia się usterki.

Przyczyną incydentu była awaria EMDP nr 2.

Komisja nie określiła **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa lotniczego.**

Nadzorujący badanie:

mgr inż. Piotr Lipiec *podpis na oryginale*