



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

Dot. zdarzenia nr: 753/09

## UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący Komisji, przew. posiedzenia.....	LASEK Maciej
Sekretarz Komisji.....	KACZYŃSKA Agata
Członek Komisji.....	CICHÓN Michał
Członek Komisji.....	MAKOWSKI Tomasz
Członek Komisji.....	TARGALSKI Waldemar
Członek Komisji.....	ŻURKOWSKI Stanisław

W dniu 31 sierpnia 2012 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez PLL „LOT” SA okoliczności zdarzenia samolotu Boeing 737-500 znaki rozp. SP-LKE, które miało miejsce 10 września 2009 r. po starcie z lotniska Warszawa-Okęcie. **Działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r., poz. 933)**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych podjęła decyzję o zakończeniu badania.

### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Po ok.3 minutach od chwili startu wskazania paliwomierzy lewego zbiornika spadły do zera. Załoga uznała to za usterkę systemu pomiaru ilości paliwa i kontynuowała lot wchodząc na FL340, cały czas obserwując zużycie paliwa i pracę zespołów napędowych. Załoga przeprowadziła test przyrządów paliwowych, który zakończył się powtórzeniem wyników ze wskazaniem ilości paliwa zero w lewym zbiorniku. Po pewnym czasie zapaliła się lampka LOW PRESSURE AFT – pompy lewego zbiornika paliwa. Załoga poprosiła kontrolera ATC o pozostawienie na FL340 ze względu na analizę zaistniałej sytuacji, a po połączeniu się z Centrum Operacyjnym LOT podjęła decyzję o powrocie na lotnisko startu. Podczas zniżania przed lądowaniem załoga zresetowała cały system pomiaru ilości paliwa, który po dłuższej chwili włączył się do pracy i wskazywał zbliżone ilości paliwa w obu zbiornikach. Lądowanie odbyło się bez zgłaszania sytuacji awaryjnej. Ekipa techniczna sprawdziła ręcznie poziom paliwa w obu zbiornikach z wynikiem potwierdzającym wskazania przyrządów, uzyskane po zresetowaniu systemu pomiarowego. Pobrano próbkę paliwa, zlano odstój i samolot dopuszczono do kolejnego rejsu, który wykonany został przez załogę w tym samym składzie.

### Przyczyna incydentu lotniczego:

**Najbardziej prawdopodobną przyczyną wystąpienia błędnych wskazań ilości paliwa w lewym zbiorniku był nieustalony defekt systemu pomiaru ilości paliwa.**

**Przyczyny wystąpienia sygnalizacji LOW PRESSURE AFT nie ustalono.**

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

### Nadzorujący badanie

inż. Tomasz Makowski *podpis na oryginale*