



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

Dot. zdarzenia nr: 1150/11

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Zastępca Przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Andrzej Pussak
Członek Komisji:	dr inż. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	mgr inż. Piotr Lipiec
Członek Komisji:	mgr inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski

W dniu 30 stycznia 2013 r, podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez Operatora, wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego samolotu BOEING B767-300, które wydarzyło się w dniu 01 września 2011 r., podczas startu z EPWA. 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:

Samolot BOEING B767-300 wykonywał rejs na trasie WAW-ORD. Na pokładzie znajdowało się 2 pilotów, 9 członków personelu pokładowego oraz 239 pasażerów. Samolot był sprawny, bez dopuszczeń MEL. Podczas rozbiegu, po wciśnięciu przycisku N1, nie uzbroił się automat ciągu silników. Załoga kontynuowała start, manualnie ustawiając ciąg silników. Podczas wznoszenia samolotu, załoga stwierdziła brak możliwości użycia systemów nawigacji poziomej (LNAV) i pionowej, (VNAV), autopilota lewego (AP-L) oraz prawego (AP-R). Stwierdzono również brak wskaźników dyrektywnych (FD BAR) na lewym ADI. Na prędkościomierzu kapitana brak było wskaźnika prędkości nakazanej (Command Air Speed Bug). Wstępny odlot wg. SID załoga wykonała sterując samolotem ręcznie, a następnie, na wysokości ok. FL190, włączyła prawego autopilota oraz system VNAV. Kapitan przełączył INST. SOURCE SEL oraz FMC na stronę prawą. Prowadząc ciągły monitoring wskazań dostępnych przyrządów załoga wykonała wznoszenie do poziomu lotu FL 320 a po sprawdzeniu warunków ETOPS, podjęła decyzję, aby kontynuować lot na lotnisko docelowe. Nieprawidłowości nie były sygnalizowane przez EICAS. Na stronie STATUS pojawiła się tylko informacja R ENG OH LP1, L ENG OH LP2, a na ASA (Autoland Status Annunciator) – NO AUTOLAND. Ponadto, podczas lotu nad Atlantykiem przestała pracować przednia kuchnia oraz środkowy ekran w kabinie pasażerskiej. Usterki kuchni i ekranu nie stanowiły większego zagrożenia, jednak uwaga załogi została obciążona dodatkowymi nieprawidłowościami. W końcowej fazie lotu wystąpiła usterka STBY HORIZON, którą załoga próbowała usunąć poprzez uzgodnienie, jednak bez pozytywnego

skutku. Lądowanie na lotnisku docelowym KORD odbyło się bez zakłóceń. Opisane usterki nie powtórzyły się w dalszej eksploatacji. Zdarzenie miało charakter incydentalny.

Przyczyna incydentu lotniczego były błędy interfejsu MCP/FCC-L, MCP/FCC-R, MCP/TMC i FMC-L/MCP.

Działania podjęte przez operatora:

Obsługa techniczna na lotnisku KORD wykonała reset układów MCP, FCC-L, FCC-R oraz wykonała wymagane w AMM 22-00-07 testy.

Dodatkowo wykonano reset dla LH i RH Engine Fire Detector Loops i wykonano wymagane testy.

Komisja nie formułowała zaleceń bezpieczeństwa lotów.

Nadzorujący badanie:

mgr inż. Piotr Lipiec *podpis na oryginale*