



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	2256/15			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>21 października 2015 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>W trasie</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>Boeing 787-800</i>			
Dowódca SP:	<i>Pilot samolotowy</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	238
Nadzorujący badanie:	<i>Edward Łojek</i>			
Podmiot badający:	<i>Użytkownik</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>nie wyznaczano</i>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	INFORMACJA O ZDARZENIU [RAPORT]			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	<i>9 września 2016 r.</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Załoga podczas lotu w obszarze NAT MNPS nie mogła nawiązać łączności radiowej na obydwu zestawach HF. Transmisja była nieczytelna chociaż wywołanie przez stację naziemną przy użyciu systemu SELCAL (Selective Calling System) działało prawidłowo. Cały lot w przestrzeni NAT MNPS odbył się przy braku łączności HF. Załoga, zgodnie z obowiązującymi przepisami, komunikowała się z organami kontroli ruchu lotniczego korzystając z systemu łączności satelitarnej Satcom. W trakcie lotu prawidłowo działały systemy ADS (Automatic Dependent Surveillance) oraz CPDLC (Controller Pilot Data Link Communications).

Po konsultacji z producentem samolotu podjęto decyzję o wymianie obu radiostacji HF oraz sprzęgacza antenowego.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Usterka radiostacji pokładowych HF i/lub sprzęgacza antenowego.

Zastosowane środki profilaktyczne:

1. Zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych SMS. Dokonano klasyfikacji zgodnie z przyjętymi przez operatora kryteriami. W związku z tym zdarzenie zostanie ujęte we wskaźnikach bezpieczeństwa lotniczego (SPI), które są monitorowane zgodnie z zasadami opisanymi w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem Lotniczym.
2. KBZL operatora na podstawie podjętych działań naprawczych i braku nowych wpisów o niesprawności zakończyła badanie incydentu. Ze względu na to, że wpisy o niesprawności dotyczyły tylko jednego egzemplarza samolotu, a firma Boeing nie miała informacji o występowaniu podobnych incydentów u innych operatorów odstąpiono od działań profilaktycznych w obrębie całej floty.
3. W związku z tym, że usterka występowała wielokrotnie ma status nadzorowanej w ramach programu niezawodności operatora.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Edward Łojek	<i>podpis na oryginale</i>