



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

Dot. zdarzenia nr: 42/09

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia:	dr inż. Maciej Lasek
Sekretarz Komisji:	mgr Agata Kaczyńska
Członek Komisji:	dr inż. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	mgr inż. Waldemar Targalski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 14 listopada 2012 r. okoliczności zdarzenia lotniczego z udziałem samolotu Boeing 767-300, które wydarzyło się w dniu 17 stycznia 2009 r., 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 informacje przekazane przez użytkownika za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas startu załoga stwierdziła nieprawidłową pracę systemu (problem z ruchem prawej manetki). System został odłączony podczas startu, a pilot manualnie ustawił prawą manetkę w pozycję do startu. Po starcie i włączeniu trybu pracy autopilota VNAV, system *auto-throttle* został również włączony. Załoga skonsultowała problem z MCC i kontynuowała lot zgodnie z planem. W czasie lotu na FL320 załoga otrzymała wiadomość z MCC z prośbą włączenie ogrzewania wlotów silników na 15 min. Polecenie zostało wykonane, przy jednoczesnym odłączeniu systemu *auto-throttle* i ręcznym przestawieniu manetek sterowania silnikiem w celu sprawdzenia płynności ich przestawiania. Test wypadł poprawnie i kapitan ponownie włączył *auto-throttle* przyciskiem SPEED. W tym momencie, zgodnie z logiką pracy systemu, włączył się tryb pracy autopilota VERTICAL SPEED, co nie zostało zauważone przez drugiego członka załogi. Samolot rozpoczął zniżanie z prędkością około 100 ft/min. Maksymalne zarejestrowane odejście od nakazanego poziomu lotu wynosiło 316 ft. W tym momencie załoga zauważyła zmianę wysokości i powróciła na zady poziom lotu. Po osiągnięciu FL320 kontynuowano rejs do ORD. Zdarzenie miało miejsce po około 4 godzinach od zajęcia poziomu przelotowego i trwało łącznie około 5 minut.

Po rejsie przeprowadzono testy systemu *auto-throttle*, które wypadły pozytywnie. Usterka systemu powtórzyła się 19 stycznia 2009 r. Wówczas również przeprowadzono testy, które nie wykryły przyczyny usterki. Kolejne wystąpienie tej samej usterki miało miejsce 20 stycznia 2009 r. Wtedy też przesmarowano linki systemu *auto-throttle*, co skutecznie usunęło usterkę.

