



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr:543/09

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych w składzie:

Zastępca przew. PKBWL - prowadzący: dr inż. Maciej Lasek

Członek Komisji: dr inż. Stanisław Żurkowski

Członek Komisji: dr inż. Dariusz Frątczak

Członek Komisji: mgr inż. Jerzy Kędziński

Członek Komisji: mgr inż. Bogdan Fydrych

Członek Komisji: mgr pil. Wiesław Jedynak

Członek Komisji: mgr inż. Jacek Jaworski

Członek Komisji: mgr inż. pil. Waldemar Targalski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 11 maja 2011 roku okoliczności incydentu lotniczego dotyczącego niewiarygodnych wskazań prędkości po stronie kapitana wraz z wyświetleniem na EICAS (Engine Indicating and Crew Alerting System) komunikatów: OVERSPEED, A/P DISENGAGE, EEC L, EEC L, AILERON LOCKOUT, RUDER RATIO samolotu B767-300 o znakach rozpoznawczych SP-LPA, który wydarzył się na poziomie przelotowym FL 340 w locie z Nowego Jorku (KFJK) do Warszawy (EPWA) w dniu 21 lipca 2009 r. **działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2006 roku Prawo Lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.)**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała badanie za zakończone i przyjęła ustalenia, iż

Przyczyną incydentu lotniczego było:

1. Uszkodzenie obwodu pętli synchronizacji fazowej centrali aerodynamicznej (ADC – Air Data Computer) co spowodowało nagłe błędne wskazania prędkości i wysokości lotu na przyrządach po stronie kapitana.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu incydentu była:

1. Stwierdzona obecność dużej ilości kurzu oraz brudu wewnątrz centrali aerodynamicznej (ADC – Air Data Komputer) co mogło powodować wzrost temperatury wewnętrznej.

Komisja akceptuje działania w zakresie bezpieczeństwa podjęte przez operatora polegające na:

1. Opublikowaniu w Biuletynie dla wszystkich załóg floty B-767 informacji dotyczących zaistnienia obu incydentów.
2. Zainicjowaniu procesu wprowadzenia zmian do dokumentów operacyjnych (FCOM i QRH -Quick Reference Handbook – listy kontrolne) odnoszących się do wyświetlanych na EICAS wiadomości IAS i ALT DISAGREE.

- Przypadek błędnych wskazań prędkości („airspeed unreliable”) będzie dokładnie omówiony w trakcie szkoleń okresowych oraz przećwiczony praktycznie w trakcie sesji symulatorowych przez wszystkie załogi samolotów B-767.

Komentarz Komisji

Działanie załogi podczas zaistnienia incydentu nr 543/09 było właściwe co mogło być spowodowane szybkim przekazaniem, przez Dział Bezpieczeństwa Lotniczego PLL LOT S.A., załogom B-767 informacji związanych z okolicznościami zaistnienia incydentu nr 408/09 z dnia 20 czerwca 2009 r. Z uwagi na bezpośredni związek przyczynowy z incydentem nr 408/09 Komisja przytoczyła pełne działania podjęte przez operatora zawarte w Raporcie Końcowym z badania poważnego incydentu lotniczego poczynione przez Transportation Safety Board Kanady, a dotyczące również incydentu nr 543/09. Zawarte w Raporcie Końcowym konkluzje dotyczą przyczyn i okoliczności zaistnienia obu ww. incydentów.

Podpisy Komisji:

dr inż. Maciej Lasek: *Podpis nieczytelny*
dr inż. Stanisław Żurkowski: *Podpis nieczytelny*
dr inż. Dariusz Frątczak: *Podpis nieczytelny*
mgr inż. Jerzy Kędzierski: *Podpis nieczytelny*
mgr inż. Bogdan Fydrych: *Podpis nieczytelny*
mgr pil. Wiesław Jedynak: *Podpis nieczytelny*
mgr inż. Jacek Jaworski: *Podpis nieczytelny*
mgr inż. pil. Waldemar Targalski: *Podpis nieczytelny*