



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

Dot. zdarzenia nr: 1238/10

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych w składzie:

Przewodniczący Komisji - prowadzący dr inż. Maciej Lasek
Zastępca Przewodniczącego Komisji: mgr inż. Jacek Jaworski
Zastępca Przewodniczącego Komisji: mgr inż. pil. Andrzej Pussak
Członek Komisji: inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji: mgr inż. Piotr Lipiec
Członek Komisji: mgr inż. pil. Waldemar Targalski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 29 października 2012 roku, okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu B767, które wydarzyło się w dniu 7 listopada 2010 roku podczas lotu z Newark do Warszawy, 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 zawarte w zgłoszeniu zdarzenia oraz uzupełnione przez operatora za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas wprowadzania zmian danych wpisanych w komputerze nawigacyjnym (wiatry i temperatury w punktach trasy) zniknęła cała zapisana wcześniej trasa, oprócz aktywnego punktu FOXXE i NEXT LOACH. Załoga, po otrzymaniu zgody DIR TO LOACH, wytyczyła nowy kurs. Według oświadczenia załogi, z powodu silnego bocznego wiatru oraz niedogodności zarejestrowania pozycji w dowolnym czasie (nieczytelne klawisze CDU), nowy kurs został wprowadzony niedokładnie. Załoga poprosiła kontrolera o pomoc w ocenie wprowadzonego kursu. Kontroler zapytał, czy samolot spełnia warunki MNPS. Kapitan opisał sytuację. Kontroler nakazał kurs 270. Załoga miała 4 źródła pozycji, ale nawigacja odbywała się tylko w oparciu o plotting chart. Załoga otrzymała zezwolenie DIR 5750N. Załoga ponownie poprosiła o ocenę wprowadzonego kursu. Samolot wylądował na lotnisku CYJR (Goose Bay). Po lądowaniu usterka CDU zresetowała się. Rejs powrotny do WAW wykonano bez ETOPS.

Przyczyna incydentu lotniczego:

nie można ustalić przyczyny zaistnienia incydentu.

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Nadzorujący badanie:

mgr inż. Waldemar Targalski *podpis na uchwale*