



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

**Dot. zdarzenia nr: 513/13**

## **UCHWAŁA**

**Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:**

Przewodniczący Komisji:	dr inż. pil. Maciej Lasek
Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. pil. Andrzej Pussak
Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Jacek Jaworski
Członek Komisji:	dr inż. pil. Michał Cichoń
Członek Komisji:	dr inż. pil. Dariusz Frączak
Członek Komisji:	mgr pil. Wiesław Jedynak
Członek Komisji:	mgr inż. pil. Jerzy Kędzierski
Członek Komisji:	mgr inż. Edward Łojek
Członek Komisji:	mgr inż. pil. Ryszard Rutkowski

W dniu 13 listopada 2013 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez użytkownika okoliczności incydentu lotniczego samolotu Airbus A320, które wydarzyło się w dniu 28 kwietnia 2013 r., podczas lądowania na lotnisku w Warszawie - EPWA.

### **Przebieg i okoliczności zdarzenia:**

Podczas wznoszenia po starcie, w trakcie wykonywania zakrętu w prawo (przy włączonym autopilocie) załoga zaobserwowała silne wychylenie steru kierunku, które skutkowało przechyleniem samolotu poza dopuszczalne limity dla pracy autopilota. Pilot odłączył autopilota i przejął sterowanie samolotem. Na ekranie ECAM (Electronic Centralized Aircraft Monitor) pojawiły się następujące komunikaty: AUTO FLT RUD TRV LIM 1, AUTO FLT RUD TRIM 1 FAULT, AUTO FLT YAW DAMPER 1. Dwie minuty potem załoga poczuła zapach przegrzanej izolacji instalacji elektrycznej i pojawił się komunikat RECORDES SYS FAULT. Dowódca podjął decyzję o przerwaniu lotu i zawrócenia do Warszawy. Załoga nie deklarowała sytuacji awaryjnej. Po lądowaniu służby techniczne operatora stwierdziły: w przedziale awionicznym znaleziono przegrzany komputer FDIMU (Flight Data Interface Management Unit), który był źródłem zapachu. Podczas dalszego przeglądu w okolicach FDR stwierdzono obecność wody, lodu i płynu odlodzeniowego, który przedostawał się do wnętrza przez szczelinę pomiędzy stabilizatorem (THS – Trimmable Horizontal Stabilizer), a kadłubem.

**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 dostarczone informacje za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania, uznając iż:**

**Przyczyną incydentu lotniczego było:**

**Przegrzanie i uszkodzenie komputera FDIMU (Flight Data Interface Management Unit).**

**Nadzorujący badanie:**

mgr Wiesław Jedynak *podpis na oryginale*