



**Dot. incydentów nr: 582/14  
583/14**

## **UCHWAŁA**

### **PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH**

Po rozpatrzeniu w dniu 28 maja 2014 r. przedstawionych przez Użytkownika informacji o okolicznościach zdarzeń lotniczych samolotu Boeing 737-800, które wydarzyły się 11 maja 2014 r. podczas przelotów, 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 uchylającego dyrektywę 94/56/WE<sup>1</sup>**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

#### **Informacje/raport o zdarzeniu**

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

11 maja 2014 r. ok.godz.01:00 podczas lotu na poziomie przelotowym zaświeciła się lampka prawego IRS „FAULT’ oraz „IRS” na panelu ostrzegawczym. Towarzyszyło temu rozłączenie AP oraz zanik wskazań położenia przestrzennego samolotu po stronie F/O. W trakcie wykonywania przez załogę NNC przestawiono przełącznik IRS w położenie ATT, co nie doprowadziło do zgaśnięcia lampki „FAULT”, a po kolejnej czynności wg NNC - przełączeniu sygnałów z lewego IRS na oba komplety przyrządów - wskazania po stronie F/O zostały przywrócone. Lądowanie w EPWA przebiegło normalnie. Samolot został sprawdzony przez zakontraktowaną jednostkę obsługową, która wykonała BITE Test zgodnie z TC 34-21 TASK 801 REV.53 FEB 15/2014 zakończony wynikiem pozytywnym. Usterki nie wykryto i samolot został dopuszczony do dalszej eksploatacji bez ograniczeń. Zdarzenie zgłoszono do PKBWL, otrzymało ono nr 583/14.

11 maja 2014 r. ok.godz.10:45 podczas kolejnego lotu na poziomie przelotowym ponownie zaświeciła się lampka prawego IRS „FAULT’ oraz „IRS” na panelu ostrzegawczym. Towarzyszyło temu, jak poprzednio, rozłączenie AP oraz zanik wskazań położenia przestrzennego samolotu po stronie F/O. W trakcie wykonywania przez załogę NNC przestawiono przełącznik IRS w położenie ATT, co nie doprowadziło do zgaśnięcia lampki „FAULT”, a po kolejnej czynności wg NNC - przełączeniu sygnałów z lewego IRS na oba

<sup>1</sup> Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

komplety przyrządów - wskazania po stronie F/O zostały przywrócone. Załoga powiadomiła ATC o problemie i ze względu na brak możliwości włączenia AP opuściła przestrzeń RVSM. Lądowanie na lotnisku FUE odbyło się bez przeszkód. Po lądowaniu samolot poddano sprawdzeniu przez zakontraktowaną jednostkę obsługową, która wykonała BITE Test zgodnie z FIM 34-21 TASK 801 zakończony wynikiem negatywnym (na co wskazywało ciągłe świecenie lampki „FAULT”). Wynik testu wskazywał na uszkodzenie bloku ADIRU (Air Data Inertial Reference Unit), który w dniu następnym (12 maja 2014) został wymieniony zgodnie z AMM 34-21-00 REV.53 oraz AMM 34-21-01 FEB.15/14. Wykonano ponowny BITE Test celem sprawdzenia systemu, z wynikiem pozytywnym. Samolot dopuszczono do dalszej eksploatacji bez ograniczeń, a w kolejnych rejsach usterka nie powtórzyła się. Zdarzenie zgłoszono do PKBWL, otrzymało ono nr 582/14.

**Przyczyna zdarzeń lotniczych:**

Przyczyną incydentów była usterka bloku ADIRU (Air Data Inertial Reference Unit) z nieustalonego powodu.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Podpis nadzorującego badanie

inż. Tomasz Makowski *podpis na oryginale*