



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

Dot. zdarzenia nr: 983/12

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący Komisji, przew. posiedzenia.....	LASEK Maciej
Członek Komisji.....	JEDYNAK Wiesław
Członek Komisji.....	LIPIEC Piotr
Członek Komisji.....	ŁOJEK Edward
Członek Komisji.....	MAKOWSKI Tomasz
Członek Komisji.....	ŻURKOWSKI Stanisław

W dniu 14 września 2012 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała okoliczności zdarzenia samolotu Boeing 767-300, które miało miejsce 09 sierpnia 2012 r. podczas wznoszenia po starcie z lotniska Chicago-O'Hare. 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 podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Po starcie z lotniska Chicago-O'Hare o godz. 23:10 UTC, podczas wznoszenia, na wysokości ok.17000 ft w samolot uderzył piorun. Na EICAS pojawiły się komunikaty „RUDDER RATIO” i „AILERON LOCKOUT”. Próby włączenia systemów autosterowania (autopilot, automat ciągu) nie powiodły się. Wszystkie pozostałe urządzenia na pokładzie samolotu pracowały prawidłowo. Po konsultacji z centrum operacyjnym MCC załoga podjęła decyzję o kontynuowaniu lotu do Warszawy w oparciu o wskazania F/D (Flight Director). Trasa lotu została zmieniona na „nieetopsową”, poza obszarem traktów atlantyckich. Po lądowaniu w Warszawie 10.08.2012 r. o godz. 05:55 samolot przekazano służbom technicznym, które wykonały przegląd specjalny po uderzeniu piorunem wg AMM 05-51-19 pkt 201. Wykryto 3 uszkodzone rozładowywacze ładunków statycznych na stateczniku poziomym (wymienione wg AMM 23-61-00 REV 106) i 20 uszkodzonych (wypalonych) nitów na pokryciu kadłuba (wymienione wg SRM 53-00-01). Komunikaty o niesprawnościach na EICAS usunięto stosując procedury FIM 27-21 FIG804 (dla komunikatu „RUDDER RATIO”) i FIM 27-11 FIG804 (dla komunikatu „AILRON LOCK”). Dla usunięcia usterki autopilota i automatu ciągu przeprowadzono procedurę FIM 22-02 FIG815. Usterki ustąpiły, wyniki prób były pomyślne, samolot przywrócono do eksploatacji 11.08.2012 r. o godz.16:00.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Przyczyną incydentu było zbliżenie się samolotu do chmury burzowej.

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Nadzorujący badanie

inż. Tomasz Makowski *podpis na oryginale*