



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

**Dot. zdarzenia nr: 1420/11**

## **UCHWAŁA**

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

Zastępca Przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Andrzej Pussak
Członek Komisji:	dr inż. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	mgr inż. Piotr Lipiec
Członek Komisji:	mgr inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski

W dniu 30 stycznia 2013 r, podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez Operatora, wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego samolotu BOEING B767-300, które wydarzyło się w dniu 7 listopada 2011 r., podczas lądowania w EPKT. 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 przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

### **Opis okoliczności zdarzenia lotniczego:**

Po zwiększeniu mocy do startu na górnym EICAS pojawiło się w żółtym kolorze ostrzeżenie: LEFT YAW DAMPER. Start został przerwany przy prędkości 47 kts. Przerwanie tego startu nie powodowało żadnego zagrożenia dla bezpieczeństwa pasażerów i załogi. Szefowa pokładu oraz kontroler TWR zostali o tym fakcie poinformowani przez kapitana. Po skołowaniu samolotu w drogę kołowania D i jego zatrzymaniu kapitan poprosił o pomoc MCC. Zaproponowali zakołowanie do rękawa. Kapitan poinformował pasażerów o takiej konieczności. Po wyłączeniu silników obsługa techniczna dopuściła samolot do lotu na podstawie MEL 22-21-01. W trakcie ponownego startu jak i całego lotu ta usterka nie powtórzyła się. W dniu 12.11.2011r usunięto usterkę i wymieniono Control Pressure Switch S29 zgodnie z AMM 29-11-19 i wykonano stosowne testy lewego i prawego Yaw Dampera. Testy wypadły pomyślnie.

**Przyczyna incydentu lotniczego** była usterka Control Pressure Switch S29 w układzie Yaw Dampera.

**Działania podjęte przez operatora:** Wymieniono Control Pressure Switch S29 zgodnie z AMM 29-11-19 i wykonano stosowne testy.

**Komisja nie formułowała zaleceń bezpieczeństwa lotów.**

Nadzorujący badanie:

mgr inż. Piotr Lipiec *podpis na oryginale*