



Dot. incydent nr: 6/14

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 22 lipca 2014 r. przedstawionych przez operatora lotniczego informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego samolotu Boeing 737 - 400, które wydarzyło się 2 stycznia 2014 r. podczas startu z lotniska w Enontekio - Finlandia (EFET) 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/WE¹**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Informacje/raport o zdarzeniu

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Wykonując przegląd po locie personel techniczny zauważył ślady przytarcia na maszcie drenażowym tylnej toalety oraz przytarcie na płozie ogonowej. Inspekcja płozy ogonowej nie wykazała uszkodzeń poza limitem eksploatacyjnym. Masz drenażowy został dopuszczony do dalszej eksploatacji na podstawie CDL (Configuration Deviation List) 38-17-01. Według oświadczeń załogi piloci nie odczuli momentu zetknięcia tylnej części kadłuba z pasem. Po starcie praca wszystkich instalacji przebiegała prawidłowo. Lot odbył się bez zakłóceń. Analiza incydentu przez operatora potwierdziła błąd załogi polegający na niewłaściwym odczytaniu danych z tabeli redukcyjnej dla RWY 21 w EFET. W wyniku pomyłki załoga wykonała start na klapach 5 zamiast na klapach 15, stosując prędkości dla klap 15.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Niewłaściwe ustawienie klap w stosunku do założonych prędkości do startu samolotu.

Działania profilaktyczne podjęte przez operatora: Zwrócono się do firmy NavTech, sporządzającej tabele osiągowo o zaznaczenie położenia klap startowych innych niż standardowo używane klap 5.

Ponadto Operator wystosował wniosek do ULC o wydanie zezwolenia na korzystanie z dokumentacji w formie innej niż papierowej. W dniu 23.01.2014 r. ULC wydał zgodę na korzystanie z Electronic Flight Bags (EFB). Zastosowanie EFB powinno wyeliminować błędy powstające przy stosowaniu dotychczas używanych tabel wykorzystywanych do wyznaczania osiągow do startu.

Komisja nie sformułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale

¹ Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35