



Dot. incydentu nr: 609/14

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 21.05.2014, przedstawionych przez Operatora informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego na samolocie BOEING B737-400, które wydarzyło się 16.05.2014 *podczas startu z CDG*, 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 uznała informacje zawarte w zgłoszeniu za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Informacje/raport o zdarzeniu

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Przed lotem po trasie CDG-FUE załoga wykonała test w celu sprawdzenia konfiguracji samolotu do startu (SOP 1.26. Taxi Procedure). Po przestawieniu dźwigni mocy w zakres powyżej 70% wygenerowany został krótki sygnał nieprawidłowej konfiguracji. Załoga po raz kolejny sprawdziła położenie klap, trymera i położenie dźwigni speedbrake. Test konfiguracji został powtórzony kilka razy, dwukrotnie w trakcie testów słyszalny był niestandardowy pojedynczy dźwięk mogący świadczyć o nieprawidłowej konfiguracji do startu. Po ponownym upewnieniu się, że samolot jest poprawnie skonfigurowany rozpoczęto kołowanie. Przed zajęciem pasa kapitan ponownie wykonał test, który nie wykazał nieprawidłowości. Po otrzymaniu zgody na zajecie pasa i start, rozpoczęto rozbieg. Z chwila zwiększenia mocy, zadziałała sygnalizacja nieprawidłowej konfiguracji do startu. Start został przerwany przy prędkości poniżej 80kts. Samolot powrócił na stanowisko postojowe.

Technicy wykonali zgodnie z AMM 31-26-00-725-101 test „TAKEOFF WARNING SYSTEM”, który nie wykazał uszkodzenia systemu. Jako przyczynę generowanego ostrzeżenia wskazano niedokładne domknięcie dźwigni speedbrake powodujące okresowe rozłączenie czujnika. Samolot dopuszczono do lotu bez ograniczeń eksploatacyjnych. W kolejnych rejsach praca systemów przebiegała bez uwag.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Przyczyną sygnalizacji było niedokładne domknięcie dźwigni speedbrake.

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

Działania profilaktyczne podjęte przez obsługę techniczną: *wykonano test „Takeoff Warning System” zgodnie z AMM 31-26-00-725-101.*

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Podpis nadzorującego badanie

mgr inż. Piotr Lipiec *podpis na oryginale*