



Dot. incydent nr: 157/14

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 30 października 2014 r. przedstawionych przez operatora lotniczego informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego samolotu Boeing 737-400, które wydarzyło się 1 lutego 2014 r. po starcie z lotniska Katowice (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 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:

Podczas rozbiegu z lotniska w Katowicach załoga zaobserwowała dziwne zachowanie samolotu polegające na tym, że przy prędkości CAS=80kts ($V_1/V_R/V_2$ odpowiednio 119, 136, 141) PITCH wynosił 1,4 stopnia i od tego momentu nastąpiło zdecydowane unoszenie dziobu samolotu. Pilot lecący podjął próbę zrekompensowania momentu zadzierającego poprzez zdecydowane wychylenie steru wysokości. Przy CAS=100 kts PITCH samolotu wynosił już 5,6 stopnia, a kolumna wolantu była przesunięta całkowicie do przodu. Przyspieszanie samolotu przebiegało zdecydowanie wolniej niż powinno z powodu zwiększonego oporu aerodynamicznego spowodowanego wychyleniem steru i trymera. Załoga nie przerwała rozbiegu i kontynuowała start. Po oderwaniu dowódca samolotu wydał dyspozycję przesadzenia pasażerów. Dalszy lot przebiegał bez uwag.

Cały rejs odbywał się po trasie TLV-KTW-WAW. Start do Warszawy był wykonywany po międzylądowaniu w Katowicach

W wyniku analizy dokumentacji z lotu ustalono, że pasażerowie zajmowali miejsca niezgodnie z arkuszem wyważenia przygotowanym przez agenta handlingowego. W wyniku zmiany masy paliwa i ilości pasażerów, konieczne było przesadzenie pozostałych na pokładzie pasażerów zgodnie z nowym arkuszem wyważenia. Wg karty wyważenia przygotowanej przez agenta rozłożenie pasażerów w sekcjach samolotu powinno być następujące: sekcja A=24, sekcja B=15, sekcja C=42. Faktyczne rozsądzenie pasażerów w sekcjach było następujące: sekcja A=0, sekcja B=21, sekcja C=60 i spowodowało przemieszczenie środka ciężkości poza limity dopuszczalne do startu.

Załoga pokładowa nie skorygowała rozsądzenia pasażerów zgodnie z nowym arkuszem wyważenia. Kapitan podczas uruchomienia silników został poinformowany przez obsługę naziemną

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

o niestandardowym rozprężeniu przedniej goleni podwozia. Ponadto załoga podjęła decyzję o kontynuowaniu startu pomimo oznak nieprawidłowej konfiguracji samolotu.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Niewłaściwe wyważenie samolotu do startu, wynikające z niezastosowania nowo opracowanego arkusza wyważenia, po międzylądowaniu samolotu oraz kontynuowanie przez załogę startu samolotu pomimo wyraźnych oznak niewłaściwego wyważenia samolotu.

Działania profilaktyczne podjęte przez operatora:

1. Przesłano informację do agentów handlingowych przypominając o konieczności informowania załogi o zmianach dotyczących rozmieszczenia bagażu lub pasażerów, wynikających z potrzeby właściwego wyważenia samolotu.
2. Opracowano Biuletyn Operacyjny, w którym zawarto procedury sprawdzenia przez personel pokładowy rozmieszczenia pasażerów w sekcjach samolotu, zgodnie z arkuszem załadowania i wyważenia.
3. Poinformowano personel latający o incydencie przypominając o konieczności weryfikacji danych z arkusza wyważenia z rzeczywistym rozmieszczeniem ładunku i pasażerów.

Komisja nie sformułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale