



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

### Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>2260/15</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<b>INCYDENT</b>			
Data zdarzenia:	<b>21 października 2015 r.</b>			
Miejsce zdarzenia:	<b>EPKK</b>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<b>samolot Cessna Citation 560XLS</b>			
Dowódca SP:	<b>pilot samolotowy liniowy</b>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	<i>b.d.</i>
Nadzorujący badanie:	<b>Maciej Lasek</b>			
Podmiot badający:	<b>operator samolotu</b>			
Skład zespołu badawczego:	<b>nie wyznaczano</b>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<b>INFORMACJA O ZDARZENIU[RAPORT]</b>			
Zalecenia:	<b>NIE</b>			
Adresat zaleceń:	<b>NIE DOTYCZY</b>			
Data zakończenia badania:	<b>01.01.2016</b>			

#### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 21.10.2015 samolot Cessna Citation 560XLS wykonywał lot po trasie z EPKK do EPPO. O godzinie 7:27 UTC, po uzyskaniu zgody na zajęcie pasa i start, samolot rozpoczął rozbieg. W chwilę potem na panelu przednim pojawiło się ostrzeżenie „Master Caution” przy jednoczesnym zaświeceniu informacji „NO TAKE OFF”. Załoga podjęła decyzję o przerwaniu startu. O przerwaniu startu i konieczności dodatkowego sprawdzenia załoga poinformowała kontrolera TWR. Dowódca załogi podjął decyzję o resecie konfiguracji i ponownym wykonaniu listy kontrolnej „Before Take Off”. Wobec niestwierdzenia odchyień i braku iluminacji ostrzeżenia „NO TAKE OFF”, załoga ponownie zgłosiła gotowość do odlotu. O godzinie

7:29UTC po uzyskaniu zezwolenia wykonała ponowny start do lotu i o godzinie 8:08 wylądowała w Poznaniu.

**Przyczyny zdarzenia lotniczego:**

Przyczyny wystąpienia zjawiska nie ustalono, załoga prawidłowo zareagowała na komunikaty sytemu. Do momentu rozpoczęcia rozbiegu nie było żadnych wskazań związanych z błędną konfiguracją do startu. Przypuszczać jedynie można, że przy braku wcześniejszych ostrzeżeń, fakt zwiększenia ciągu i rozpoczęcia rozbiegu mógł krótkotrwale spowodować inicjację ostrzeżenia w jednym z układów. Ponowne ustawienie wszystkich organów sterowania do pozycji wyjściowej, a następnie startowej upewniło załogę o prawidłowości konfiguracji do startu.

**Zastosowane środki profilaktyczne:**

Nie formułowano.

**Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

Komisja nie formułowala zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

---

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Maciej Lasek	<i>podpis na oryginale</i>