



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	2574/15			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	10 listopada 2015 r.			
Miejsce zdarzenia:	po starcie z IST			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	samolot Boeing 737-400			
Dowódca SP:	pilot samolotowy liniowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	98
Nadzorujący badanie:	Maciej Lasek			
Podmiot badający:	operator samolotu			
Skład zespołu badawczego:	nie wyznaczano			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	INFORMACJA O ZDARZENIU[RAPORT]			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	01.06.2016			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas startu, po przestawianiu dźwigni mocy w pozycję T/OFF pojawiła się sygnalizacja TAKEOFF CONFIGURATION. Pilot monitorujący rozpoznał usterkę i poinformował pilota lecącego. Na tym odcinku, pilotem lecącym był Kapitan rejsu (według SOP Operatora Kapitan podejmuje decyzję ostateczną o przerwaniu lub kontynuowaniu startu na każdym odcinku). Kapitan nakazał przestawienie dźwigni klap w pozycję do startu i kontynuował rozbieg. Według zapisu FDR, klapy w pozycję do startu "5" wysunęły się przy prędkości około 143 Kts. Rozpoczęcie rotacji samolotu nastąpiło przy prędkości 154 Kts. Oderwanie samolotu od ziemi nastąpiło przy prędkości 165 Kts. Po rejsie nie został złożony raport o ASR. Pilot monitorujący telefonicznie zgłosił zdarzenie, a następnie osobiście omówił w KBZL. Zdarzenie zostało

wpisane do Bazy Q-pulse na podstawie opisu II pilota. W dniu 14.12.2015 stwierdzono brak wpisu w Q-pulse i powtórzono procedurę wprowadzenia zdarzenia do bazy danych.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Błąd załogi polegający na nadmiernym pośpiechu i chęci wykonania operacji lotniczej zgodnie z czasem rozkładowym za wszelką cenę. Spowodowało to pominięcie zasadniczej karty kontrolnej BEFORE TKAEOFF, gdzie są tylko trzy punkty do sprawdzenia: *Flight Control*, *Flaps*, oraz *Transponder*.

Czynnikiem sprzyjającym zaistnieniu zdarzenia, jest brak systemu *Takeoff Configuration Test*, który pozwoliłby na wykrycie nieprawidłowości przed wkołowaniem na pas. Samolot B-737 nie jest wyposażony w ten system

Zastosowane środki profilaktyczne:

- 1) W ramach działań zapobiegawczych, poinformowano Safety Pilota Floty *Short Haul* oraz zalecono omówienie zdarzenia podczas posiedzenia Kolegium Instruktorskiego. Zalecenie zostało wykonane na posiedzeniu za miesiąc listopad.
- 2) KBZL zaleciła Safety Pilotowi floty *Short Haul* umieszczenie opisu zdarzenia w Biuletynie Bezpieczeństwa Lotniczego. Opis został umieszczony w Biuletynie Nr 10/2015.
- 3) KBZL przeanalizowała QRH oraz OM B Volume 1 samolotu B-737 i stwierdzono, że *Before Taxi* Procedura w OM B, NP.21.35(September 29,2011) zawiera punkt "FLAPS" natomiast QRH NC.2 , BEFORE TAXI nie zawiera takiego punktu. W związku z powyższym poproszono o rozważenie umieszczenia w QRH punktu FLAPS. Kierownictwo Floty B-737, poinformowało KBZL o odstąpieniu zmiany Kart Kontrolnych

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

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