



Dot. incydentu nr: 2265/14

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 14 stycznia 2015 r. przedstawionych przez Użytkownika okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu Boeing 737-400, które miało miejsce 05 grudnia 2014 r. podczas startu z lotniska LKPR i lotu na trasie LKPR-EPWR, 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 podjęła decyzję o zakończeniu badania na podstawie informacji zawartych w zgłoszeniu zdarzenia.

Informacje/raport o zdarzeniu

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Załoga wykonała start i kontynuowała lot z klapami w pozycji „1” pomimo działania ciągłej sygnalizacji dźwiękowej powiadamiającej o nieprawidłowej konfiguracji do startu. Stwierdzono, że kłapy zostały przestawione do pozycji „1” z pozycji „5” na ok.40 s przed rozpoczęciem startu – po ustabilizowaniu pracy silników i wcisnięciu TO/GA załoga rozpoczęła rozbieg, a po ustabilizowaniu się obrotów startowych $N1=84\%$ i osiągnięciu prędkości $V=41\text{kts}$ zmniejszyła $N1$ do 34%, zmieniła położenie hamulców aerodynamicznych oraz trymera, po czym kontynuowała start. Stwierdzono, że załoga na karcie TAKE OFF DATA CHART z LKPR zmieniła pozycję klap z „5” na „1” oraz wpisała redukcje obrotów silników i prędkości dla danej masy i warunków pogodowych **jak dla samolotu 737-800, a nie 737-400**. Obliczenia położenia statecznika na arkuszu załadowania wykonane zostały dla klap w pozycji „5” i takie ich ustawienie pozostawiono do startu. Zredukowana moc silników do startu wynosiła mniej niż 75% mocy maksymalnej. Wg wyjaśnień załogi **nie korzystano z EFB** (który zapewnia wykonanie obliczeń do startu z klapami w pozycji „1” na samolocie 737-400) **z powodu nieaktualności bazy danych, której nie zaktualizowano z powodu wysokich kosztów roamingu** – zamiast tego CPT polecił F/O skontaktować się z Działem Operacyjnym i wykonanie *single case* dla klap w pozycji „1” ze względu na oszczędności paliwowe. Załoga po locie nie poinformowała BL o zdarzeniu, traktując problem jako typowo techniczny, związany z nieprawidłowością działania hamulców aerodynamicznych, jednak nie wpisała stosownej informacji do PDT i nie skontaktowała się z MCC.

Przyczyny zdarzenia lotniczego (w kolejności chronologicznej, przyczynę główną zaznaczono):

1. Nieprawidłowe określenie konfiguracji do startu (jak dla samolotu 737-800 zamiast 737-400),
2. Niewłaściwa współpraca w załodze (brak odpowiedniego nadzoru CPT nad wykonywaniem poleceń przez F/O),
3. Błąd F/O popełniony w trakcie współpracy z działem OPS podczas wykonywania obliczeń osiągowych,
4. Brak odpowiedniej weryfikacji danych samolotu przez dział OPS w trakcie wykonywania *single case*,
5. Niedostateczna wiedza techniczna załogi, dotycząca systemów samolotu,
- 6. Podjęcie decyzji o starcie pomimo sygnalizacji ostrzeżenia o nieprawidłowej konfiguracji i wbrew istniejącym procedurom,**
7. Nieaktualna baza danych EFB.

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

Działania profilaktyczne podjęte przez Użytkownika:

Dział Operacyjny:

- pracownik Działu Operacyjnego będzie archiwizował dane przekazywane załodze oraz wykonywał kopie obliczeń i wysyłał je drogą mailową do pilotów, a po locie F/O będzie zobowiązany do wydrukowania i umieszczenia otrzymanych obliczeń w dokumentacji lotu,
- do kontaktu z Działem Operacyjnym w celu wykonania *single case* będzie uprawniony CPT.

Dział Szkolenia Lotniczego:

- wszyscy piloci przechodzący okresowe szkolenia odświeżające z zakresu *performance* będą uczulani na zagrożenia wynikające z niewłaściwego ustawienia klap do startu, zwłaszcza w zakresie zgodności ustawień klapy-stabilizator-wyliczenia EFB,
- podczas szkoleń SOP przypominane będą zasady odnośnie warunków przerywania startu i konieczności stosowania się do nich,
- przeprowadzona zostanie modyfikacja SOP przez dodanie sformalizowanej procedury wykonywania telefonów *single case*, która będzie wykonywana przez CPT i weryfikowana przez F/O,
- piloci, którzy brali udział w zdarzeniu zostali zawieszani w wykonywaniu lotów do czasu zdania dodatkowego egzaminu z osiągnięć samolotu oraz zaliczenia sesji symulatorowej.

Komisja sformułowała następujące **zalecenia dotyczące bezpieczeństwa do realizacji przez Użytkownika:**

1. Procedura wykonywania telefonów *single case* musi zapewniać prawidłową identyfikację samolotu przez Dział Operacyjny,
2. Dokonać przeglądu wpływu niektórych oszczędności w wydatkach finansowych (zwłaszcza na aktualizację bazy danych EFB i analogicznych aktualizacji) na bezpieczeństwo lotów.

Komentarz Komisji:

Z wyjaśnień załogi wynika, iż znaczący wpływ na przebieg zdarzenia miał brak aktualizacji bazy danych EFB z powodu oszczędności na kosztach roamingu, co jest nie do przyjęcia ze względu na bezpieczeństwo.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale

* Zgodnie z art. 18 ust. 1 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE, adresat zaleceń dotyczących bezpieczeństwa jest zobowiązany, w ciągu 90 dni od dnia otrzymania niniejszych zaleceń, do przesłania Komisji informacji o działaniach, które podjął lub których podjęcie rozważa oraz w stosownych przypadkach o czasie potrzebnym na ich zakończenie, a w przypadku gdy działań nie podjęto – o przyczynach niepodjęcia. Informacje powyższe proszę przesłać na adres siedziby Komisji: ul. Chałubińskiego 4/6; 00-928 Warszawa, tel. + 48 22 630 11 31, fax + 48 22 630 11 17.