

Warszawa, dnia 13 lutego 2017 r.

Poz. 148

**KOMUNIKAT NR 144  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 13 lutego 2017 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego nr 1033/2016**

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225) w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. **Incident lotniczy**, który wydarzył się w dniu 22 maja 2016 r. na samolocie Boeing 737-400, klasyfikując do kategorii:

**"Nieustalone"  
w grupie przyczynowej: "N".**

**2. Opis okoliczności incydentu lotniczego:**

Skrócony opis zdarzenia powstał na podstawie raportu końcowego przesłanego przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Po starcie z lotniska Lanzarote [GCRR] na wysokości ok. 3000 ft nastąpiło rozłączenie się automatu sterowania ciągiem silników (A/T) oraz pojawił się komunikat A/T LIMIT. Następnie autopilot w modzie lateralnym przeszedł z trybu pracy CMD na CIVS (CJVS PITCH). Po upewnieniu się, że wszystkie parametry pracy silników są prawidłowe, załoga zdecydowała się kontynuować lot. W trakcie dalszego wznoszenia udało się zmienić tryb pracy autopilota na CMD, dalsze wznoszenie odbywało się z użyciem modu LVL CHG. Po osiągnięciu wysokości przelotowej załoga zauważyła, że obliczenia wiatru oraz prędkości TAS różnią się na wyświetlaczach PFD. Załoga wykonała listę kontrolną AIRSPEED UNRELIABLE, zweryfikowała wskazania prędkości IAS (CAS) na wyświetlaczach PFD oraz na zapasowym prędkościomierzu – wartości były identyczne. Ponadto załoga stwierdziła wysoką wartość zmiany ciśnienia kabinowego w trakcie wznoszenia z FL360 do FL380. Różnice między wartościami pokazywanymi na PFD i w komputerze FMC były znaczne (brak listy kontrolnej na znalezione różnice w wartościach poszczególnych parametrów). Załoga kontynuowała lot i bezpiecznie wylądowała w porcie lotniczym Deauville [LFRG]. Po lądowaniu kapitan dokonał odpowiedniego wpisu w EDP-1 oraz powiadomił MCC o problemie. Personel techniczny w LFRG dokonał sprawdzenia centrali danych aerodynamicznych oraz komputera sterowania ciągiem silników i wykonał szereg testów, które przebiegły pomyślnie. Samolot dopuszczono do dalszej eksploatacji, usterki nie powtórzyły się w następnych lotach.

**3. Przyczyna incydentu lotniczego:**

Przyczyny błędnych wskazań nie udało się określić.

**4. Zalecenia profilaktyczne Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące bezpieczeństwa:**

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie wydała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

**Piotr Samson**