



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	1033/16			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	22 maja 2016 r.			
Miejsce zdarzenia:	TMA GCRR			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot Boeing 737-400			
Użytkownik / Operator SP:	Enter Air sp. z o.o., Al.Krakowska 106, 02-256 Warszawa			
Dowódca SP:	Pilot zawodowy liniowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	55
Nadzorujący badanie:	Tomasz Makowski			
Podmiot badający:	Użytkownik			
Skład zespołu badawczego:	Nie powoływano			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	Raport/Informacja o zdarzeniu			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	07.06.2016 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

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 CWS (CWS 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.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Przyczyny błędnych wskazań nie udało się określić.

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

Nie ma.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Tomasz Makowski	<i>podpis na oryginale</i>