



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,  
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ  
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

**Dot. zdarzenia nr:746/11**

## **UCHWAŁA**

**Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:**

Przewodniczący Komisji:	dr inż. Maciej Lasek
Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Andrzej Pussak
Sekretarz Komisji:	mgr Agata Kaczyńska
Członek Komisji:	mgr Wiesław Jedynak
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski

W dniu 12 lipca 2012 r. podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez Travel Service, wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego samolotu Boeing 737 – 800 numery rejestracyjne OK - TVN, nr rejsu TVS998, które wydarzyło się w dniu 2 lipca 2011 r. w Warszawie na lotnisku EPWA.

### **Przebieg i okoliczności zdarzenia:**

Podczas próby startu z EPWA do Lanzarote (GCRR) samolot dwukrotnie po około 200m rozbiegu przerywał start. Jako przyczynę załoga podawała brak ciągu w silnikach. Samolot został wycofany z eksploatacji, a rejs wykonał samolot zastępczy.

Zgodnie z informacją otrzymaną od Flight Safety Managera linii Travel Service samolot ten miał powtarzające się problemy techniczne z radiowysokościomierzem, po stronie F/O. W dniu incydentu wysokościomierz RA2 był dopuszczony od dnia 29 czerwca 2011 r. na podstawie MEL, a procedura operacyjna opisana była w DDG 34-20-01-03(O) i mówiła, że przy niesprawnym radiowysokościomierzu nie można używać połączonego AP (AP2), wskaźników dyrektywnych oraz AT podczas podejścia i lądowania.

W trakcie początkowej fazy rozbiegu załoga otrzymywała ostrzeżenia generowane przez system wskaźników dyrektywnych oraz PSEU (Proximity Switch Electronic Unit). Podczas rozbiegu uszkodzony RA generował sygnały, po uwzględnieniu których elektroniczny system zarządzania ciągiem zmienił działanie zasadniczego EEC (Electronic Engine Controller) na tryb zastępczy oraz włączył sygnalizację świetlną PSEU. Na podstawie tych ostrzeżeń załoga dwukrotnie przerywała start.

Po wycofaniu samolotu z eksploatacji dokonano prac technicznych polegających na wymianie Radio Altitude Bus 1, wymianie jednej anteny oraz dokładnym zamocowaniu i podłączeniu tych urządzeń. Prace te wykonano w konsultacji z Boeing i Rockwell Collins.

**Działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych podjęła decyzje o zakończeniu badania i uznała, iż:**

**Przyczyną incydentu lotniczego była:**

**niesprawność Radio Altitude Bus 1 oraz anteny RA.**

Podpisy Komisji

Przewodniczący Komisji: Maciej Lasek

*podpis na oryginale*

Z-ca Przewodniczącego Komisji: Andrzej Pussak

*podpis na oryginale*

Sekretarz Komisji: Agata Kaczyńska

*podpis na oryginale*

Członek Komisji: Wiesław Jedynek

*podpis na oryginale*

Członek Komisji: Tomasz Makowski

*podpis na oryginale*

Członek Komisji: Stanisław Żurkowski

*podpis na oryginale*