



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

**Dot. zdarzenia nr: 1127/11**

## **UCHWAŁA**

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

Zastępca Przewodniczącego Komisji - prowadzący: mgr inż. Jacek Jaworski

Sekretarz Komisji: mgr Agata Kaczyńska

Członek Komisji: mgr inż. Edward Łojek

Członek Komisji: mgr inż. Piotr Lipiec

Członek Komisji: mgr inż. Bogdan Fydrych

Członek Komisji: mgr inż. pil. Waldemar Targalski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 24 października 2012 roku, okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu B737, które wydarzyło się w dniu 29 sierpnia 2011 roku na płycie lotniska Warszawa-Okęcie (EPWA), 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 uchylające dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała informacje zawarte w zgłoszeniu zdarzenia oraz dodatkowo przesłane przez operatora za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

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

*W dniu 29 sierpnia 2011 roku w trakcie kołowania do lotu WAW-ATH zapaliła się sygnalizacja REVERSER nr 2. Załoga kilkakrotnie próbowała otworzyć i zamknąć rewers. Po tych próbach zaświeciła się dodatkowo sygnalizacja REVERSER nr 1, po czym obie lampki zgasły. Kapitan powiadomił o fakcie LOT Maintenance Control Center. Po skonfigurowaniu samolotu do startu załoga rozpoczęła rozbieg. Przy prędkości około 40 kts uruchomiła się sygnalizacja braku konfiguracji do startu. Start został przerwany. Dokonano dokładnego sprawdzenia konfiguracji do startu: schowano i wypuszczono klapy, przerymowano i ponownie*

*ustawiono stabilizator do startu, sprawdzono spoilery. Rozpoczęto start po raz drugi. Sytuacja powtórzyła się. Po przerwaniu startu załoga zakołowała na stanowisko postojowe. Powiadomiono obsługę techniczną. Obsługa techniczna wykonała reset/test Engine Accessory Unit, który wypadł pomyślnie. Wykonano testy operacyjne rewersów, które również wypadły pozytywnie. Samolot dopuszczono do eksploatacji. Rejs do ATH został wykonany z opóźnieniem. Analiza zapisów dokumentacji samolotu za okres ostatnich 30 dni poprzedzających zgłoszenie incydentu nie wykazała wystąpienia usterki.*

**Przyczyna incydentu:**

nie w pełni wciśnięta dźwignia chowania i wypuszczania „speedbreaków”.

**Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

**Nadzorujący badanie:**

mgr inż. Waldemar Targalski *podpis na oryginale*