



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

Dot. zdarzenia nr: 750/08

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia:	dr inż. Maciej Lasek
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych
Członek Komisji:	mgr inż. Edward Łojek
Członek Komisji:	mgr inż. Ryszard Rutkowski
Członek Komisji:	mgr inż. Waldemar Targalski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 1 sierpnia 2012 r., okoliczności zdarzenia lotniczego z udziałem samolotu Boeing 737-500 o znakach rozpoznawczych SP-LKA, które wydarzyło się w dniu 1 października 2008 r., **działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.)**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała informacje przekazane przez użytkownika za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Samolot wykonywał rejs na trasie KRK-WAW. Przy podejściu do pasa 11 samolot leciał z kursem 085. Kontroler wydał zgodę na podejście po przeleceniu LOC. Po zakręcie w prawo i uzbrojeniu GS i LOC ścieżka GS została przechwycona pierwsza. Chwilę później został przechwycony LOC, ale kapitan zobaczył, że jest to boczna wiązka. Podjęto decyzję o odejściu na drugi krąg. Klapy schowano do 15. Kapitan prowadził korespondencję zapisując zgodę, a F/O wykonywał procedurę odejścia na drugi krąg (pierwszy raz na B737). F/O nie zauważył, że autopilot (A/P) odłączył się. Samolot utracił prędkość do 118,5 kts przy klapach 15. Po zakończeniu rozmowy z wieżą konfiguracja samolotu została skorygowana.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Niewłaściwe wykonanie przez załogę procedury odejścia na drugi krąg polegające na:

- 1) Niezauważeniu przez F/O (PF) odłączenia autopilota w wyniku czego samolot samoczynnie zwiększył pochylenie z wypuszczonym podwoziem w wyniku czego doszło do utraty prędkości.
- 2) Nie schowanie podwozia podczas procedury odejścia na drugi krąg.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu incydentu były:

- a) Nałożenie się korespondencji pilota monitorującego z kontrolerem w momencie zainicjowania odejścia na drugi krąg, przez co pilot monitorujący nie mógł w pełni zapewnić funkcji monitorowania parametrów lotu w czasie odejścia na drugi krąg,
- b) Mały nalot (170 godzin) F/O na B-737.

Komisja nie zaproponowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Nadzorujący badanie

dr inż. Maciej Lasek: *podpis na oryginale*