



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

**Dot. zdarzenia nr: 540/11**

## **UCHWAŁA**

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

Z-ca Przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Jacek Jaworski
Sekretarz Komisji:	mgr Agata Kaczyńska
Członek Komisji:	dr inż. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	mgr Wiesław Jedynak
Członek Komisji:	mgr inż. Edward Łojek
Członek Komisji:	lic. Robert Ochwat

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 13 grudnia 2012 r., okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu Boeing 737-300, które wydarzyło się w dniu 29 maja 2011 r., w TMA EGAA (Belfast, Northern Ireland), 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 przyjęła za wystarczające informacje przedstawione przez użytkownika i podjęła decyzję o zakończeniu badania

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

W trakcie wznoszenia do poziomu FL 330, około poziomu FL 310 F/O zauważył (na TCAS) zniżający się samolot. F/O kapitana o zbliżaniu się do poziomu przelotowego, mówiąc: "1000 to level off", co nie było słyszalne dla Kapitana. Zgodnie z zaleceniami SOP w momencie osiągnięcia ustalonego poziomu lot, pilot powinien zmniejszyć V/S (Vertical Speed) do wartości 1000ft/min. Chwilę wcześniej CPT zaabsorbowany był zmianą HDG select na LNAV, co mogło zasugerować F/O, iż zmniejszył prędkość wznoszenia, odpowiednio do SOP, jako reakcję na "1000 to level off". F/O zaabsorbowany był obserwacją na HDSI zbliżającego się samolotu. CPT próbował włączyć tryb pracy autopilota – VS, ale było już za późno, aby w taki sposób zredukować prędkość wznoszenia. Po chwili TCAS wygenerował komunikat "adjust vertical speed".

CPT wyłączył autopilota i manualnie zredukował prędkość wznoszenia dostosowując je do komend TCAS RA.

### **Przyczyną incydentu lotniczego był:**

**Błąd załogi polegający na utrzymywaniu w trakcie wznoszenia, podczas zbliżania się do poziomu przelotowego nadmiernej prędkości pionowej, która w momencie pojawienia się sygnalizacji wynosiła ok. 2000ft/min.**

**Działania profilaktyczne** podjęte przez przewoźnika:

Opisany element lotu będzie podlegać szczegółowemu sprawdzeniu podczas czynności kontrolnych (Line Check), z załogami przewoźnika.

Komisja nie sformułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

**Nadzorujący badanie:**

mgr Wiesław Jedynak *podpis na oryginale*