



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

**Dot. zdarzenia nr: 805/11**

## **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 Enter Air Sp. z o.o. wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego samolotu Boeing 737 - 400 o znakach rejestracyjnych SP - ENF, nr rejsu ENT6514, które wydarzyło się w dniu 7 lipca 2011 r. w czasie wznoszenia po starcie z lotniska Hurghada (HEGN).

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

Podczas wznoszenia po starcie załoga miała problem z utrzymaniem wymaganego ciśnienia w „LEFT PACK”, a co za tym idzie z utrzymaniem żądanej zmiany wysokości kabinowej. W celu ustabilizowania „CABIN RATE OF CLIMB” załoga wznosiła się przy użyciu autopilota ustawionego w modzie VS+2000ft/min. Użycie tego trybu pracy AP doprowadziło przed osiągnięciem FL300 do spadku prędkości lotu do wartości 220 kts, bez reakcji załogi, co spowodowało pojawienie się na „SPEED TAPE” ostrzeżenia „LOW BUFFET”. Załoga zauważyła ostrzeżenie, zmniejszyła prędkość wznoszenia w celu zwiększenia prędkości lotu. „LOW BUFFET ALERT” zniknął po ok. 5 sekundach.

**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 przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i uznała, iż:**

**Przyczyną incydentu lotniczego było:**

**niezamierzone dopuszczenie przez załogę do spadku prędkości poniżej wartości bezpiecznej dla wznoszenia samolotu.**

**Okoliczności sprzyjające zaistnieniu incydentu lotniczego:**

niewłaściwe działanie instalacji hermetyzacji samolotu.

A także akceptuje następujące **zastosowane środki profilaktyczne**:

- omówić niniejsze zdarzenie, jak również podobne zdarzenie u innego operatora (patrz komunikat nr 53 z 22.08.2011 Prezesa ULC, w sprawie zdarzenia lotniczego nr 1355/10) z pilotami podczas najbliższego szkolenia okresowego.
- podczas ćwiczeń praktycznych realizowanych na symulatorze trenować elementy lotu z prędkościami bliskimi przeciągnięcia dla różnych konfiguracji samolotu.
- uzupełnić program szkoleń okresowych o omawiane zagadnienia
- Uzupełnić dokument SOP o procedury stosowania modu VS przy maksymalnych wysokościach operacyjnych.

Podpisy Komisji

Przewodniczący Komisji: Maciej Lasek	<i>podpis na oryginale</i>
Z-ca Przewodniczącego Komisji: Andrzej Pussak	<i>podpis na oryginale</i>
Sekretarz Komisji: Agata Kaczyńska	<i>podpis na oryginale</i>
Członek Komisji: Wiesław Jedynak	<i>podpis na oryginale</i>
Członek Komisji: Tomasz Makowski	<i>podpis na oryginale</i>
Członek Komisji: Stanisław Żurkowski	<i>podpis na oryginale</i>