



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

Dot. zdarzenia nr: 1178/11

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Jacek Jaworski
Sekretarz Komisji:	mgr Agata Kaczyńska
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych
Członek Komisji:	mgr Wiesław Jedynek
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 737-400, które wydarzyło się w dniu 9 września 2011 r., w CTR Agadir (GMAD), 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 o zdarzeniu za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Po starcie z RWY28 lotniska GMAD wystąpiła sygnalizacja WINDSHEAR (akustyczna i wizualna) Załoga wykonała manewr zapobiegający negatywnym skutkom uskoku, dla zapewnienia prawidłowych osiągnięć pilot lecący Pilotem lecącym był F/O, ale to CPT przesunął dźwignie ciągu do przodu. Po opuszczeniu strefy uskoku załoga zmniejszyła ciąg do wartości nominalnej, wymaganej dla wznoszenia. Po lądowaniu i odczytaniu rejestratora stwierdzono, że po zwiększeniu mocy silnika do jego wartości maksymalnej (N1=104,5%) temperatura EGT osiągnęła wartość 978,5°C i była utrzymywana przez 9 sekund. Maksymalna, dopuszczalna temperatura EGT wynosi 930°C i może być utrzymywana przez 5 min. W wyniku przekroczenia wartości maksymalnych silnik został zdemontowany i wysłany do zakładu naprawczego.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Niewłaściwe działanie załogi w trakcie wykonywania manewru dla uniknięcia uskoku wiatru.

Działania profilaktyczne podjęte przez przewoźnika:

1. Przypadek ten został omówiony w trakcie zimowych szkoleń odświeżających dla pilotów.
2. WINDSHEAR ESCAPE MANEUVER jest realizowany jako obowiązkowy element każdej sesji symulatorowej. W trakcie briefingu przed sesją, szczegółowo omawia się wykonanie powyższego manewru z opisem działania załogi w trakcie incydentu.

Komisja nie sformułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Komentarz Komisji:

Komisja zwraca uwagę, że choć z punktu widzenia formalnego (wymagania przepisów Eu-OPS 1) załoga została dobrana prawidłowo, to głębsza analiza doświadczenia lotniczego załogi ujawniła, że całkowity nalot F/O w lotnictwie komunikacyjnym, wynoszący 175 godzin, był jednocześnie jego życiowym nalotem na typie B-737 i został uzyskany w ciągu ostatnich 90 dni przed zdarzeniem. W związku z tym, pilot ten nie przeszedł w swojej karierze zawodowej innego treningu symulatorowego poza szkoleniem podstawowym. Trudno tu mówić o utrwalonych nawykach pilotażowych, szczególnie w tak trudnym elemencie lotu jakim jest wyprowadzenie z uskoku wiatru po starcie. Kapitan, pomimo nalotu życiowego ok. 6000 godzin, na typie B-737 posiadał nalot 730 godzin, z czego ponad 200 w ostatnich 90 dniach. To również pokazuje na relatywnie niewielkie doświadczenie symulatorowe w kontekście procedur awaryjnych. Elementy te, zdaniem Komisji miały wpływ na nieprawidłowe działanie załogi (zwiększenie mocy silników ponad zalecaną wartość) w zakresie stosowania SOP przy uskoku wiatru.

Nadzorujący badanie:

mgr Wiesław Jedynek *podpis na oryginale*