



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

Dot. zdarzenia nr: 1508/12

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia:	dr inż. Maciej Lasek
Zastępca przewodniczącego:	mgr inż. Jacek Jaworski
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych
Członek Komisji:	mgr inż. Piotr Lipiec
Członek Komisji:	mgr inż. Edward Łojek
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 22 listopada 2012 r. okoliczności zdarzenia lotniczego z udziałem samolotu Boeing 737-800, które wydarzyło się w dniu 15 listopada 2012 r., **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 przekazane przez użytkownika za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas lotu na poziomie FL370, w odległości 150NM do punktu BEXAL, załoga wleciała w obszar turbulencji. Turbulencja nie była zgłaszana przez inne statki powietrzne, jak również nie było o niej informacji w komunikatach meteorologicznych dostępnych dla załogi. Załoga zredukowała prędkość przelotu przez strefę turbulencji do prędkości $M=0,77$. Podczas dalszego lotu turbulencja zaczęła narastać do bardzo silnej. Załoga poinformowała o sytuacji ATC i poprosiła oniżanie do poziomu FL350. Podczas niżania, w wyniku bardzo silnej turbulencji, nastąpiło przekroczenie prędkości maksymalnej MMO i włączył się na czas ok. 2 s sygnał ostrzegawczy o przekroczeniu prędkości. Pilot lecący zredukował prędkość niżania pionowego oraz ściągnął manetki ciągu (Thrust Leaver), co przelożyło się na spadek prędkości poniżej MMO. Dalszy lot na poziomie FL350 odbywał się bez zakłóceń. Po lądowaniu dział techniczny zlecił zakontraktowanej jednostce obsługowej wykonanie przeglądu specjalnego zgodnie z AMM 05-51-04 Severe or Unusual Turbulence, Excessive Maneuver, Buffet, or Speed More than the Design Limits Conditional Inspection. W wyniku przeglądu nie stwierdzono żadnych uszkodzeń. Samolot powrócił do dalszej eksploatacji.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Niezamierzony wlot w nieprognozowaną strefę turbulencji.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Nadzorujący badanie

dr inż. Maciej Lasek: *podpis na oryginale*