



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

Dot. zdarzenia nr: 819/12

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący Komisji:	dr inż. pil. Maciej Lasek
Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. pil. Andrzej Pussak
Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Jacek Jaworski
Członek Komisji:	dr inż. pil. Michał Cichoń
Członek Komisji:	dr inż. pil. Dariusz Frączak
Członek Komisji:	mgr pil. Wiesław Jedynek
Członek Komisji:	mgr inż. pil. Jerzy Kędzierski
Członek Komisji:	mgr inż. Edward Łojek
Członek Komisji:	mgr inż. pil. Ryszard Rutkowski

W dniu 13 listopada 2013 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez użytkownika okoliczności incydentu lotniczego samolotu Boeing 737-400, który wydarzył się w dniu 17 lipca 2012 r., podczas lądowania na lotnisku w Thessaloniki, Grecja - LGTS.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podejście do lądowania wykonywano wg VOR RWY34. Wymagana ścieżka podejścia wg VOR RWY34 wynosiła 3,3 stopnia, światła PAPI generowały ścieżkę 3,8 stopnia. Samolot został skonfigurowany do lądowania i rozpoczął końcowe zniżanie w odległości 9NM od VOR. Zniżanie wykonywano w oparciu o wskazania świateł PAPI (1 białe / 3 czerwone z powodu generowanej przez nie ścieżki 3,8 stopnia). Z powodu braku kontroli wysokości w oparciu o procedurę VOR, a utrzymywanie ścieżki zniżania wg PAPI samolot znajdował się przez pierwsze 2 NM podejścia około 150 stóp poniżej wymaganej ścieżki, a potem 50 – 100 stóp poniżej ścieżki. Pilot lecący będąc w kontakcie wzrokowym z terenem i pasem lądowania, na wysokości 1500 stóp wyłączył autopilota. Na wysokości 1300 stóp GPWS wygenerował alarm CAUTION TERRAIN. Załoga zmniejszyła opadanie i kontynuowała podejście.

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 uchylając dyrektywę 94/56/WE (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała dostarczone informacje za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania, uznając iż:

Przyczyną incydentu lotniczego był:

Błąd załogi polegający na wykonaniu podejścia w oparciu o światła PAPI, a nie o opublikowane na karcie podejścia wartości wysokości lotu w stosunku do odległości do VOR.

Nadzorujący badanie:

mgr Wiesław Jedynek *podpis na oryginale*