



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

Dot. zdarzenia nr: 401/13

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący Komisji:	dr inż. Maciej Lasek
Członek Komisji:	dr inż. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	mgr Wiesław Jedynak
Członek Komisji:	mgr inż. Edward Łojek
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski

W dniu 12 listopada 2013 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez użytkownika okoliczności incydentu lotniczego samolotu Boeing 737-400, które wydarzyło się w dniu 4 kwietnia 2013 r., podczas lądowania na lotnisku Tenerife Sur - GCTS.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas podejścia do lądowania ILS RWY08 na lotnisku TFS, na wysokości 360 stóp nad poziomem lotniska (AAL) nastąpił gwałtowny wzrost prędkości lotu do wartości 187 kts (Vref dla klap 30 wynosił 143 kts), spowodowany nagłą zmianą prędkości wiatru (na lotnisku, w depeszy METAR raportowany był uskok wiatru na pasie 08). Załoga zareagowała zmniejszeniem mocy silników. Na wysokości 289 stóp AAL nastąpiło zadziałanie systemu Flaps Load Relief (aktywacja systemu następuje dla klap 30 przy prędkości 175 kts), który schował klapy z wartości 30 na wartość 25. W trakcie podejścia samolot znajdował się stale na LOC i GS. Załoga kontynuowała podejście, prawidłowa konfiguracja do lądowania przywrócona została na wysokości 17 stóp AAL. Po lądowaniu załoga powiadomiła o incydencie służby techniczne. Wobec nieprzekroczenia ograniczeń eksploatacyjnych dla klap, samolot dopuszczono do dalszego lotu.

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 dostarczone informacje za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania, uznając iż:

Przyczyną incydentu lotniczego było:

Nie przerwanie przez załogę podejścia po utracie założonej konfiguracji do lądowania oraz utracie warunków ustabilizowanego podejścia opisanych w SOP B737-400/800 operatora.

Nadzorujący badanie:

mgr Wiesław Jedynak *podpis na oryginale*