



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

Dot. zdarzenia nr: 18/13

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący Komisji:	dr inż. Maciej Lasek
Sekretarz Komisji:	mgr Agata Kaczyńska
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych
Z-ca Przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Jacek Jaworski
Członek Komisji:	mgr Wiesław Jedynek
Członek Komisji:	mgr inż. Edward Łojek
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	lic. Robert Ochwat
Członek Komisji:	mgr inż. Ryszard Rutkowski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 9 stycznia 2013 r., okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu Boeing 737-800, które wydarzyło się w dniu 6 stycznia 2013 r., podczas lądowania w Bardufoss (ENDU), Norwegia, 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 przyjęła za wystarczające informacje przedstawione przez użytkownika i podjęła decyzję o zakończeniu badania

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Lotnisko Bardufoss (ENDU) położone jest w terenie górzystym. W związku z ukształtowaniem terenu ścieżka podejścia wynosi 3.6 stopnia. Przed rejssem załogi otrzymały „briefing card” zawierającą szczegółowe informacje dotyczące charakterystyki lotniska.

Podczas końcowego podejścia LOC RWY 10, na wysokości około 800-900 ft ALT, z powodu zbyt niskiego przelotu nad wzniesieniem o wysokości ok 600 ft ALT system EGPWS wygenerował sygnał ostrzegawczy „TO LOW TERRAIN”. Pilot lecący zmniejszył opadanie samolotu do ok. 200-300 ft/min.

Po minięciu wzniesienia znajdującego się na kursie pasa w odległości 2-3 NM, zwiększono opadanie samolotu, co wygenerowało komunikat „SINK RATE”. Sygnał EGPWS był wygenerowany krótkotrwale, do czasu kiedy załoga doprowadziła do przywrócenia prawidłowego profilu podejścia. Piloci kontynuowali podejście do lądowania ponieważ byli w kontakcie wzrokowym ze światłami podejścia, pasem i terenem. Lądowanie odbyło się w granicach strefy przyziemia.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Nie zachowanie przez załogę profilu podejścia opisanego w dokumentacji lotniska.

Nadzorujący badanie:

mgr Wiesław Jedynek *podpis na oryginale*