

**KOMUNIKAT NR 48  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 28 lipca 2011 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 122/08**

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Poważny incydent lotniczy, który wydarzył się w dniu 10 marca 2008 r., na samolocie Boeing 737-800, klasyfikuję do kategorii:

**„Czynnik ludzki”**

w grupie przyczynowej: **„Błędy proceduralne – H4”**.

2. Opis okoliczności poważnego incydentu:

Załoga samolotu Boeing 737 wykonywała lot z lotniska Bristol (EGGD) na lotnisko Katowice-Pyrzowice (EPKT). Załoga po przejściu na łączność z kontrolerem kontroli zbliżania TMA EPKK, została zapytana czy akceptuje podejście do lądowania z widzialnością na RWY 09 w EPKT. Załoga zaakceptowała podejście i od punktu nawigacyjnego MAPIK otrzymała zezwolenie na lot po prostej do EPKT. Następnie załoga samolotu otrzymała zezwolenie na zniżanie do 4000 ft AMSL. W odległości około 30 NM załoga samolotu otrzymała polecenie nawiązania łączności z organem kontroli lotniska TWR EPKT. Po przejściu na łączność z kontrolerem TWR EPKT w dolocie do lotniska załoga otrzymała warunki atmosferyczne i zezwolenie na kontynuowanie podejścia do lądowania z widocznością po prostej na drogę startową 09. Zapis parametrów lotu pozwolił odtworzyć poszczególne fazy podejścia do lądowania samolotu. Początkowe zniżanie odbywało się ze średnią prędkością pionową ok. 2500 ft/min. Pomiędzy poziomem FL220, a poziomem FL130 zniżanie było najszybsze i osiągało wartości powyżej 4500 ft/min. Poniżej poziomu FL120 do FL100 samolot zniżał się z prędkością ok. 400 ft/min. W odległości około 26 NM do lotniska EPKT samolot zmienił kurs o 17° na HDG=97°. Następnie zniżanie z początkowego ok. 2000 ft/min zostało zredukowane do ok. 1400 ft/min. Silniki pracowały na mocy „idle” od poziomu FL240 do

około 500 ft. W trakcie zniżania klapy były stopniowo wypuszczane i na wysokości 1050 ft samolot był w konfiguracji do lądowania. Na wysokości około 500 ft, załoga zorientowała się, że błędnie określiła położenie lotniska EPKT i rozpoczęła procedurę odejścia.

W trakcie przygotowywania się do wykonania procedury przerwania podejścia do lądowania i odlotu na drugie zajęcie, system EGPWS zasygnalizował zagrożenie zderzenia z przeszkodami terenowymi. Po przerwaniu podejścia na wysokości RALT=247 ft, samolot zaczął się wznosić i załoga po osiągnięciu wysokości 6000 ft poprosiła służbę ruchu lotniczego o zezwolenie na podejście według ILS RWY 27. Lądowanie odbyło się bez przeszkód.

Dowódca załogi, lat 58, posiadał nalot ogólny na samolotach 21800 godziny, z czego 4800 godzin na typie, na którym wystąpił incydent.

Drugi pilot, lat 24, posiadał nalot ogólny na samolotach 1020 godziny, z czego 600 godzin na typie, na którym wystąpił incydent.

Warunki meteorologiczne podczas wykonywania podejścia do lądowania:

Przekazane przez kontrolera TWR.

- Prędkość wiatru: 7 kt (3,6 m/s);
- Kierunek wiatru 180°;
- CAVOK;
- Temperatura powietrza: 9 C°;
- Temperatura punktu rosy: 3 C°;
- Ciśnienie (QNH) 1006 hPa.

Warunki meteorologiczne odczytane z bazy danych systemu AWOS.

- Prędkość wiatru: 7,91 kt (4,06 m/s);
- Średni kierunek wiatru: 197°;
- Widzialność: 10000 m;

Załoga wykonywała końcowe zniżanie pod słońce, co ograniczało widoczność z kabiny samolotu.

3. Przyczyna poważnego incydentu lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczynami poważnego incydentu były:

- prawdopodobnie niewłaściwe monitorowanie wskazań FMS;
- prawdopodobnie niewłaściwa współpraca załogi w kabinie samolotu;

- kontynuowanie przez załogę samolotu procedury podejścia do lądowania bez nawiązania kontaktu wizualnego ze środowiskiem drogi startowej.

Okolicznością sprzyjającą była słabo rozwinięta infrastruktura pomocy radionawigacyjnych lotniska EPKT na kierunku podejścia 09.

#### 4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

##### Operator lotniczy:

- 4.1. Zbadać prawdopodobnie niewłaściwe CRM w załodze z uwzględnieniem dużego zróżnicowania doświadczenia lotniczego.

- 4.2. Zbadać wyszkolenie załogi w zakresie procedur podejścia.

##### PAŻP / Zarządzający lotniskiem EPKT:

- 4.3. Rozważyć możliwość doposażenia infrastruktury lotniska EPKT w pomoc nawigacyjną VOR.
- 4.4. W trakcie przeprowadzanych szkoleń teoretycznych i praktycznych dla personelu ruchu lotniczego zwrócić uwagę na specyfikę podejść z widocznością w szczególności na nieoprzyrządowane drogi startowej oraz zasady operowania oświetleniem.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*