



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

### Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>620/17</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<i>Incydent</i>			
Data zdarzenia:	20 marzec 2017 r.			
Miejsce zdarzenia:	<i>EGPA Kirkwall</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot, SAAB-340			
Dowódca SP:	<i>Pilot samolotowy</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	2
Nadzorujący badanie:	<i>Andrzej LEWANDOWSKI</i>			
Podmiot badający:	<i>PKBWL</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>Andrzej LEWANDOWSKI</i>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<b>RAPORT KOŃCOWY</b>			
Zalecenia:	<i>Nie</i>			
Adresat zaleceń:	<i>Nie dotyczy</i>			
Data zakończenia badania:	..... 2017 r.			

#### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 20 marca 2017 r. samolot SAAB-340 wykonywał lot po trasie EGPB-EGPA. Zauważono, że samolot wykonujący procedurę podejścia „arc procedurę ILS pas 27” znajdował się w odległości od pasa 11NM na wysokości mniejszej, niż przewidywała to procedura podejścia (ok.1600ft). Jednocześnie załoga potwierdziła wysokość 1900ft. Po przyziemieniu zgodnie z zapisem FDR wysokościomierz barometryczny wskazywał 960ft. (elewacja lotniska wynosi 58ft).

**Przyczyny zdarzenia lotniczego:**

Przyczyną zdarzenia lotniczego był błąd załogi polegający na nie przestawieniu wysokościomierza na ciśnienie QNH oraz braku kontroli czynności w kabinie przez załogę poprzez niedokładne wykonanie „Approach checklist”.

**Działania profilaktyczne** podjęte przez podmiot badający:

Załogi zostały zapoznane z przebiegiem i okolicznościami zdarzenia w formie biuletynu informacyjnego rozesłanego za pomocą poczty elektronicznej. Zobowiązano Kierownika Działu Operacji do zadbania o to, aby wszystkie załogi wysyłane na loty w UK były starannie przygotowane do zaplanowanych operacji i przeprowadziły selfbriefing dotyczący znajomości lotnisk, na których będą wykonywać operacje lotnicze zgodnie z instrukcją operacyjną część „D”.

Ustalono, aby tak planować załogi, aby co najmniej jeden z pilotów miał wcześniejsze doświadczenie w operacjach wykonywanych dla Logan Air.

Załogi zostały zapoznane z procedurami obowiązującymi w Wielkiej Brytanii. Wśród załóg rozpowszechniono publikacje:

- United Kingdom AIP, Enr 1 General Rules and procedures
- UK Flight Information Services, CAP 774
- Radiotelephony Manual, CAP 413

**Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:**

Nie sformułowano.

---

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Andrzej Lewandowski	