



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

Dot. zdarzenia nr: 40/13

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 wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego samolotu Saab 340 A, które wydarzyło się w dniu 9 stycznia 2013 r., na lotnisku w Jonkoping (ESGJ).

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Żałoga wykonywała lot rozkładowy z ESSA do ESGJ. Na pokładzie było 3 pasażerów. Prognoza pogody na lotnisko docelowe nie przewidywała warunków uniemożliwiających lądowanie. 20 minut przed planowanym lądowaniem załoga otrzymała informację od ATC o wietrze wiejącym z kierunku 010 z prędkością 16 węzłów. Na lotnisku ESGJ lądowania odbywały się wg ILS na pas 19 oraz VOR na pas 01. Warunki atmosferyczne (podstawa chmur i widzialność) nie pozwalały na lądowanie wg VOR RWY 01. W związku z silnym, tylnym wiatrem przy podejściu ILS RWY19 F/O, który był pilotem lejącym (PF) zaproponował oczekiwanie w holdingu na poprawę pogody do podejścia VOR RWY01. Inny samolot oczekujący w holdingu nad lotniskiem zdecydował się na lot na lotnisko zapasowe. Dowódca załogi podjął decyzję o podejściu do lądowania na RWY19, wg ILS. F/O nie chcąc dalej kontynuować lotu jako pilot lejący przekazał sterowanie dowódcy, który stał się pilotem lejącym. Podczas podejścia TWR zgłaszała wiatr wiejący z kierunku 020 z prędkością 15 węzłów. Lądowanie przebiegło normalnie, w strefie przyziemia, a dobieg odbył się bez użycia rewersu.

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 ustalenia przedstawione przez użytkownika i uznała iż:

Przyczyną incydentu lotniczego było:

Świadoma realizacja podejścia i lądowania z przekroczeniem dopuszczalnych minimów eksploatacyjnych samolotu.

Okoliczności sprzyjające zaistnieniu incydentu lotniczego:

Załamanie współpracy w załodze, postępowanie dowódcy odbiegało od przyjętych zasad CRM.

A także akceptuje następujące **zastosowane środki profilaktyczne:**

1. Na spotkaniu Zespołu BL omówiono zaistniałą sytuację. Omówiono zdarzenie z pozostałym personelem lotniczym SkyTaxi.
2. Zespół BL wyznaczył doświadczonego kapitana, który wykonał loty jako obserwator z dowódcą, który pełnił te rolę podczas incydentu. Wnioski z obserwacji zostały przekazane Zespołowi BL oraz Szefowi Operacji Lotniczych.
3. Opis i wnioski z tego zdarzenia włączono jako materiał do szkoleń w zakresie HF i CRM.

Nadzorujący badanie:

mgr Wiesław Jedynak *podpis na oryginale*