

# RAPORT KOŃCOWY

---

POWAŻNY INCYDENT 99/17



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

UL. CHAŁUBIŃSKIEGO 4/6, 00-928 WARSZAWA | TELEFON ALARMOWY 500 233 233

# RAPORT KOŃCOWY

## POWAŻNY INCYDENT

ZDARZENIE NR 99/17

STATEK POWIETRZNY – Samolot Boeing 737-800, OK-TVX

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA – 17 stycznia 2017, TMA/CTR/AD EPGD



Niniejszy Raport jest dokumentem prezentującym stanowisko Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, który został sporządzony na podstawie informacji znanych w dniu jego sporządzenia.

Badanie może zostać wznowione w razie ujawnienia nowych informacji lub zastosowania nowych technik badawczych, które mogą mieć wpływ na zmianę sformułowań dotyczących przyczyn, okoliczności i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa zawartych w Raporcie.

Badanie zdarzenia prowadzone było jedynie w celu zapobiegania wypadkom i incydentom w przyszłości w oparciu o obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego, Unii Europejskiej i krajowego. Badanie zostało przeprowadzone bez stosowania prawnej procedury dowodowej, obowiązującej inne organy zobowiązane do podejmowania działań w związku ze zdarzeniem lotniczym.

Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności.

Zgodnie z art. 5 ust. 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im [...] oraz art. 134 Ustawy Prawo Lotnicze, sformułowania zawarte w Raporcie nie mogą być traktowane jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie. W związku z powyższym wykorzystywanie Raportu do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

Raport został sporządzony w języku polskim. Inne wersje językowe mogą być sporządzane jedynie w celach informacyjnych.

**WARSZAWA 2018**

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>99/17</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<b>POWAŻNY INCYDENT</b>			
Data zdarzenia:	17 stycznia 2017 r.			
Miejsce zdarzenia:	TMA/CTR/AD EPGD			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot Boeing 737-800			
Użytkownik / Operator SP:	Travel Service a.s.,			
Dowódca SP:	Pilot zawodowy liniowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
	-	-	-	136
Władze krajowe i zagraniczne poinformowane o zdarzeniu	ULC, UZPLN			
Nadzorujący badanie:	Tomasz Makowski			
Podmiot badający:	Użytkownik/PKBWL			
Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy:	-			
Skład zespołu badawczego:	NIE POWOŁYWANO			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	Raport/Informacja z badania zdarzenia			
Zalecenia:	NIE MA			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	4 grudnia 2018 r.			

### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Dnia 17 stycznia 2017 r. na lotnisku EPGD od ok. godz. 16:00 UTC odbywały się operacje w CAT II. O godz. 18:42 UTC pilot lądującego samolotu Boeing 737-800 zn.rozp. OK-TVX wykonującego rejs TVS7337 na trasie Las Palmas/Gran Canaria [GCLP] – Gdańsk [EPGD] zgłosił odejście na drugi krąg z powodu niewystarczających wskazań radiowysokościomierza (w strefie przyziemienia 275 m). Nawiązał łączność ze Zbliżaniem Gdańsk i poinformował o swej decyzji odejścia na lotnisko zapasowe do Poznania [EPPO]. Następnie, po stwierdzeniu niewystarczającego zapasu paliwa, zmienił tę decyzję – TWR EPGD została poinformowana przez Zbliżanie Gdańsk o godz. 18:55 UTC, że rejs TVS7337 zgłosił stan „*minimum fuel*” i chce lądować w Gdańsku. O godz. 19:00 Zbliżanie Gdańsk poinformowało TWR EPGD, że pilot rejsu TVS7337 zgłosił stan *EMERGENCY*, ma 136 osób na pokładzie i 2 tony paliwa. Na lotnisku ogłoszona została Faza Niebezpieczeństwa „powietrze” dla służb lotniskowych.

Wstrzymano odloty z EPGD. Została wstępnie skoordynowana z lotniskiem Gdynia-Oksywie/Babie Doły [EPOK] (gdzie warunki meteorologiczne były znacznie lepsze, niż w EPGD: widzialność ponad 10 km, chmury sct 2600 ft) możliwość ewentualnego lądowania rejsu TVS7337. Samolot wylądował w EPGD o godz. 19:06 UTC i bez problemów pokołował na wyznaczone stanowisko. Lądowanie awaryjne nie spowodowało opóźnień w ruchu pasażerskim. Wskazania radiowysokościomierzy w momencie lądowania: RVR tdz – 900 m, RVR mid – 375 m, RVR stop end – 125 m.

#### **Przyczyna zdarzenia lotniczego:**

**Najbardziej prawdopodobną przyczyną zdarzenia była nieprawidłowa kalkulacja zapasu paliwa.**

#### **Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:**

Trudne warunki meteorologiczne w rejonie docelowego portu lotniczego EPGD.

#### **Działania profilaktyczne podjęte przez Użytkownika:**

Nie poinformowano.

#### **Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi i komentarze:**

Nie ma.

#### **Zalecenie Komisji dotyczące bezpieczeństwa:**

Nie ma.

**Koniec**

Nadzorujący badanie: