



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT 2018/498

UCHWAŁA

z dnia 29 grudnia 2022 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	AIRBUS A-330-200
Znaki rozpoznawcze SP:	C-GTSI
Data zdarzenia:	16 marca 2018
Miejsce zdarzenia:	EPWA

Po rozpatrzeniu raportu końcowego z badania zdarzenia, przedstawionego przez zespół badawczy Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL), działając na podstawie art. 138 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz § 16 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (z późn. zm.), PKBWL uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

W dniu 16 marca 2018 roku samolot Airbus A-330-200, o znakach rozpoznawczych C-GTSI, wykonujący lot na trasie z lotniska VTSG (Krabi, Tajlandia) do lotniska EPWA (Warszawa), został poinstruowany przez kontrolę ruchu lotniczego o konieczności zredukowania prędkości do *minimum clean* (minimalna prędkość lotu samolotu w gładkiej konfiguracji). Restrykcja ta była związana z odśnieżaniem pasa startowego na lotnisku EPWA.

Załoga C-GTSI poprosiła o koordynację krótszego dolotu do lotniska ze względu na minimalną pozostałość paliwa, ale pomimo kilkukrotnych zapytań kontrolerów o *endurance* (całkowity zapas paliwa na pokładzie samolotu wyrażony poprzez czas lotu), ani razu nie udzieliła odpowiedzi. Załoga nie zgłosiła sytuacji niebezpiecznej, ale jednocześnie poinformowała kontrolera ruchu lotniczego, że sytuacja taka nastąpi, jeśli wkrótce nie dostaną zgody na podejście i lądowanie na lotnisku w Warszawie.

Po zapewnieniu krótszego dolotu, samolot o godzinie 15:53¹ bezpiecznie wylądował na lotnisku EPWA z zapasem paliwa: 7,4 tony, przy minimalnym wymaganym zapasie paliwa 7,3 tony.

2. Przyczyny i czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

- 1) Opóźnienie odlotu o 2 godz. i 50 min. w stosunku do pierwotnego planu.

¹ Czasy w uchwale wyrażono według LMT = UTC +2 h.

- 2) Start z minimalnym zapasem paliwa wymaganym do wykonania lotu.
- 3) Zmiana warunków meteorologicznych na trasie przelotu powodująca zwiększone zużycie paliwa.
- 4) Zmiana warunków meteorologicznych na lotnisku docelowym, skutkująca opóźnieniem lądowania.
- 5) Brak odpowiedzi na zapytanie kontrolera o endurance i niejasne odpowiedzi na inne pytania.
- 6) Różnica czasu między lotniskiem startu a lotniskiem lądowania (6 godzin) oraz długi czas lotu (ponad 10 godzin).
- 7) Zaistnienie zdarzenia w końcowej fazie długiego lotu, gdy załoga prawdopodobnie odczuwała zmęczenie, a jej percepcja mogła być ograniczona.
- 8) Działanie załogi pod presją czasu ze względu na mały zapas paliwa.
- 9) Chęć wylądowania na lotnisku docelowym, aby uniknąć lotu na lotnisko zapasowe.

3. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zrealizowane przez operatora statku powietrznego:

W projekcie raportu końcowego PKBWL zaleciła, aby linia lotnicza przeprowadziła dodatkowe szkolenie dla swoich załóg, obejmujące standardową frazeologię dotyczącą deklaracji stanów naglących związanych z minimalną ilością paliwa na pokładzie samolotu, zgodną z Załącznikiem 6 ICAO, Część I oraz Procedurami Służb Żeglugi Powietrznej – Zarządzanie Ruchem Lotniczym (PANS-ATM) Doc 4444.

W komentarzu do projektu raportu końcowego PKBWL została poinformowana, że podczas cyklu szkoleń w latach 2019-2020 Dział Operacji Lotniczych Air Transat przeprowadził ze swoimi pilotami szkolenie dotyczące standardowego postępowania w przypadku niskiego poziomu paliwa oraz znaczenia sprawnej komunikacji z ATC.

PKBWL uważa, że podjęte przez Operatora działania są wystarczające, aby zapobiec podobnym zdarzeniom w przyszłości, w związku z czym podjęła decyzję o wycofaniu formalnego zalecenia bezpieczeństwa sformułowanego w projekcie raportu końcowego.

4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Członek Komisji

.....
(podpis na oryginale)

Przewodniczący Komisji

.....
(podpis na oryginale)