



**Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**  
**INCYDENT 2019/547**  
**UCHWAŁA**  
**z dnia 30 marca 2023 r.**

<b>Rodzaj, typ statku powietrznego:</b>	Samolot, Boeing-737-800
<b>Znaki rozpoznawcze SP:</b>	SP-RSF
<b>Data zdarzenia:</b>	23 lutego 2019 r.
<b>Miejsce zdarzenia:</b>	TMA Londyn

Po rozpatrzeniu raportu końcowego z badania zdarzenia i zgromadzonej dokumentacji przedstawionych przez podmiot badający, działając na podstawie art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz § 18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (z późn. zm.), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

**1. Zdarzenie miało następujący przebieg:**

W dniu 23 lutego 2019 r. załoga samolotu Boeing-737-800 o znakach rozpoznawczych SP-RSF wykonywała lot z lotniska EPGD na lotnisko EGSS. Lot przebiegał bez zakłóceń do rejonu kontrolowanego węzła lotnisk TMA<sup>1</sup> Londyn, gdzie załoga otrzymała komunikat EAT<sup>2</sup> dotyczący spodziewanego czasu podejścia za 30 minut i oczekiwała w holdingu nad punktem ABBOT (rozważając lot na lotnisko zapasowe EGBB). Następnie EAT został przedłużony o kolejne 10 minut. Załoga przeanalizowała pogodę na lotniskach zapasowych, ale panujące tam warunki meteorologiczne były gorsze od prognozowanych w depeszy TAF<sup>3</sup>.

Dowódca załogi próbował skontaktować się z ATC<sup>4</sup> w celu otrzymania informacji o planowanym czasie dalszego oczekiwania w holdingu, ale ze względu na intensywną korespondencję prowadzoną przez inne załogi próba nawiązania łączności nie powiodła się.

<sup>1</sup> TMA – ang. Terminal Control Area

<sup>2</sup> EAT – ang. Expected Approach Time

<sup>3</sup> TAF – ang. Terminal Area Forecast

<sup>4</sup> ATC – ang. Air Traffic Control

Załoga zauważyła, że pogoda na lotnisku EGSS poprawiła się, widzialność wzdłuż pasa (RVR<sup>5</sup>) wynosiła 600 m z tendencją wzrostu do 800 m. Lotnisko EGSS wyposażone było w ILS<sup>6</sup> CAT IIIA, umożliwiające lądowanie przy RVR 200 m. Piloci uznali ponadto, że skoro kolejne samoloty lądują bez problemu na lotnisku EGSS, to nie ma potrzeby odlotu na lotnisko zapasowe.

W zaistniałej sytuacji załoga podjęła decyzję o lądowaniu na lotnisku docelowym EGSS i zgłosiła do ATC „MINIMUM FUEL” (minimalna ilość paliwa). Oznaczało to, że stan paliwa osiągnął poziom, przy którym samolot musi lądować na zadeklarowanym lotnisku, a jakiegokolwiek zmiany mogą skutkować lądowaniem z mniejszą niż planowana ostateczną rezerwą paliwa. Załoga nie mogła oczekiwać pierwszeństwa, gdyż nie była to sytuacja awaryjna, a tylko wskazówka, że sytuacja awaryjna może zaistnieć w przypadku wystąpienia dodatkowego opóźnienia.

Następnie załoga otrzymała informację od ATC, że za około 10 minut będzie mogła rozpocząć zniżanie i podejście do lądowania, a po kilku minutach otrzymała zezwolenie na podejście i lądowanie, które odbyły się bez zakłóceń.

Podczas badania zdarzenia ustalono, że załoga zdecydowała się na lądowanie na lotnisku EGSS ze względu na poprawę warunków meteorologicznych i lądowanie na tym lotnisku innych samolotów. Natomiast nie było wymagane zgłaszanie do ATC minimalnej ilości paliwa, gdyż takie zgłoszenie stosuje się tylko wtedy, kiedy kolejny EAT spowoduje zmniejszenie ilości paliwa do poziomu zbliżonego do ostatecznej rezerwy. W badanym przypadku, w momencie zgłoszenia w zbiornikach samolotu było jeszcze ponad 1000 kg paliwa powyżej ostatecznej rezerwy.

## **2. Przyczyna zdarzenia:**

**Nieuzasadnione zgłoszenie do ATC minimalnej ilości paliwa, w sytuacji gdy kolejny EAT nie spowodował zmniejszenia ilości paliwa do poziomu zbliżonego do ostatecznej rezerwy.**

## **3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:**

Utrudniona komunikacja z ATC z powodu wzmożonej korespondencji radiowej w TMA Londyn.

## **4. Komisja następujące działania profilaktyczne zrealizowane przez podmiot badający:**

Omówiono z załogą obowiązujące procedury dotyczące zgłaszania do ATC minimalnej i awaryjnej ilości paliwa.

## **5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

Nie sformułowano.

---

<sup>5</sup> RVR - ang. Runway Visual Range

<sup>6</sup> ILS – ang. Instrument Landing System

**Nadzorujący badanie**

.....  
(podpis na oryginale)

**Przewodniczący Komisji**

.....  
(podpis na oryginale)