



**MINISTERSTWO TRANSPORTU
PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH**

Dot. zdarzenia nr: 359/06

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych w składzie:

Przewodniczący:	dr pil. Edmund KLICH
Członkowie:	mgr inż. Bogdan FYDRYCH
	mgr inż. Jacek JAWORSKI
	mgr inż. pil. Jerzy KĘDZIERSKI
	dr inż. pil. Maciej LASEK
	inż. Tomasz MAKOWSKI
	mgr inż. pil. Andrzej PUSSAK
	dr n. med. Jacek ROŻYŃSKI

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu dnia 24 października 2007r., przedstawionych przez zespół badawczy wyników prowadzonego badania zdarzenia lotniczego, dotyczącego samolotu ATR 72 – 202, o znakach rozpoznawczych SP-LFA, zaistniałego po starcie z Bydgoszczy w czasie rejsu LO-3972 do Warszawy, **działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2006 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.)**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała badanie za zakończone i ustaliła co następuje:

1. Przyczyną poważnego incydentu lotniczego było:

1. Działanie załogi niezgodne z podstawową zasadą CRM dotyczącą jasności i przejrzystości komunikacji.
2. Błędne zrozumienie komendy kapitana przez pierwszego oficera co, w zaistniałej sytuacji, doprowadziło do niewłaściwego działania pierwszego oficera.
3. Zastosowanie przez pierwszego oficera błędnej praktyki resetowania przyrządów w powietrzu, przy braku monitorowania jego działań przez kapitana.
4. Brak stosowania zasad CRM w działaniach załogi po zaistnieniu awarii przyrządów pokładowych co doprowadziło do dużych trudności w pilotowaniu samolotu i utrzymaniu orientacji przestrzennej.

Najbardziej prawdopodobną przyczyną utraty wskazań obu zestawów wskaźników opartych o działanie AHRS 1 i AHRS 2 była niesprawność AHRS 2 już w momencie startu samolotu z lotniska w Bydgoszczy co nie zostało właściwie zinterpretowane przez załogę samolotu.

Wpływ na popełnione przez załogę błędy miał brak skutecznego treningu w wykorzystaniu informacji z przyrządów awaryjnych.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu poważnego incydentu był niewłaściwy skrócony wypoczynek załogi w godzinach nocnych wynikający z polityki tzw. „krótkich nocowań”.

Na zaistnienie zdarzenia mógł mieć też wpływ stan psychofizyczny pierwszego oficera spowodowany jego przeziębieniem.

2. Zalecenia profilaktyczne:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami proponuje wprowadzenie następujących zaleceń profilaktycznych:

- 1) W czasie kontroli w powietrzu i sesjach symulatorowych personelu latającego EuroLOT zwracać szczególną uwagę na stosowanie odpowiednich procedur dotyczących zasad współpracy załóg w powietrzu.
- 2) Wprowadzić do programu szkoleń symulatorowych ćwiczenie odzwierciedlające sytuację zaistniałą w przedmiotowym zdarzeniu lotniczym.
- 3) Przeanalizować obowiązujące **Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 13 grudnia 2002r.** w sprawie czasu pracy i wypoczynku członków załóg statków powietrznych oraz kontrolerów ruchu lotniczego (Dz. U. Nr 219, poz. 1841) oraz dokonać odpowiednich zmian uwzględniających fizjologiczne potrzeby organizmu personelu latającego i wymagania bezpieczeństwa lotów.
- 4) Opracować i wprowadzić nowy system organizacyjny, najlepiej w oparciu o program Safety Management System , zapewniający między innymi:
 - właściwy obieg informacji o zdarzeniach;
 - racjonalny czas i odpowiedni poziom badania zdarzeń lotniczych;
 - nadanie odpowiedniej rangi Zespołowi Bezpieczeństwa Lotów;
 - odpowiednie relacje pomiędzy Zespołem Bezpieczeństwa Lotów, Kolegium Instruktorów. Poprawić w tym zakresie „Program bezpieczeństwa lotów i zapobiegania wypadkom lotniczym w EuroLOT S.A”.

Podpisy komisji:

Przewodniczący:

Edmund KLICH

Podpis nieczytelny

Członkowie:

Bogdan FYDRYCH *Podpis nieczytelny*

Jacek JAWORSKI *Podpis nieczytelny*

Jerzy KĘDZIERSKI *Podpis nieczytelny*

Maciej LASEK *Podpis nieczytelny*

Tomasz MAKOWSKI *Podpis nieczytelny*

Andrzej PUSSAK *Podpis nieczytelny*

Jacek ROŻYŃSKI *Podpis nieczytelny*