

White Eagle Aviation S.A.
ul. Wołoska 18
02-675 Warszawa

Warszawa dnia 27-02-2008 r.
Nr. ewidencyjny zdarzenia lotniczego.
72 /08

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
ul. Chałubińskiego 4 / 6
00-928 Warszawa

RAPORT KOŃCOWY Z BADANIA INCYDENTU LOTNICZEGO

1. Data i czas lokalny zaistnienia incydentu:

06-02-2008 godz. 08.00 UTC

2. Miejsce startu i zamierzonego lądowania:

Start z lotniska Connaught EIKN , lądowanie na lotnisku Galway EICM -
Irlandia.

3. Miejsce zdarzenia:

Podejście do lądowania na lotnisku Galwey-Irlandia.

4. Rodzaj , typ , znaki rozpoznawcze , właściciel statku powietrznego:

Samolot ATR-42 / 320 , SP-KCN Właściciel-AtRiam Capital Limited
5th Flor , George s Dock IFSC Dublin 1 Irlandia.

5. Typ operacji:

Lot rejsowy

6. Faza lotu:

Końcowe podejście do lądowania.

7. Warunki lotu:

Nie dotyczy

8. Czynniki pogody:

Warunki meteo : wiatr 190 / 12 KT , ciśnienie QNE 1011, cavok .

Komunikat meteo .Załącznik.

9. Organizator lotów:

White Eagle Aviation S.A.

10. Dane dotyczące dowódcy SP:

Kapitan wiek 48 lat , nalot ogólny 7000 godz. , na ATR-42
4050 godz. , licencja pilota liniowego ważna do 05-05-2011 roku , pozostałe
informacje dołączone jako załączniki.
II-pilot wiek 25 lat , nalot ogólny 550 godz. , na ATR-42
285 godz. , licencja zawodowa ważna do 05-05-2011
roku , pozostałe informacje jak wyżej.

11. Opis przebiegu i okoliczności zdarzenia:

W dniu 06-02-2008 roku załoga wykonywała lot rejsowy z lotniska Connaught EIKN na lotnisko Galwey EICM-Irlandia. Lot od startu do chwili podejścia w rejon lotniska lądowania przebiegał bez uwag. Kiedy załoga otrzymała zezwolenie na podejście ILS 26 będąc w odległości około 13 NM na północ przed lotniskiem rozpoczęła zakręt w kierunku zachodnim z jednoczesnym zniżaniem. Załoga kontynuowała zniżanie ze stopniową utratą prędkości i wysokości z kursem zbieźnym z kursem lądowania około 5-10 stopni. Będąc około 13 NM na północ od lotniska równoległe do osi pasa 26 poza strefą kontrolowaną lotniska doprowadziła do przekroczenia minimalnej bezpiecznej wysokości lotniska (dla tego obszaru 4100 stóp). Nie posiadając stabilizacji oraz brak kontaktu wzrokowego z lotniskiem kapitan rozpoczął zniżanie poniżej ostatniej otrzymanej zgody 2500 stóp. W rezultacie samolot znalazł się na wysokości rzeczywistej 1600 stóp na północ od lotniska w odległości około 13 NM z kursem około 250 stopni. W związku z brakiem przechwycenia ścieżki ILS kapitan przerwał procedurę precyzyjnego podejścia do lądowania i za zgodą wieży przeszedł na łączność z kontrolą obszaru w celu wektorowania i ponownego podejścia do lądowania. Kontrola obszaru sprowadziła samolot na kurs lądowania 26 po czym załoga przeszła na łączność z wieżą i zgłosiła , że widzi drogę startową i będzie podchodziła do lądowania z widocznością lotniska. Lądowanie odbyło się bez uwag. O przerwaniu procedury precyzyjnego podejścia WEA S.A. została poinformowana przez przedstawiciela AerArann.

12. Przyczyna (przyczyny) zdarzenia:

Przyczyną incydentu było nieprawidłowe wejście w system przechwycenia ścieżki ILS co doprowadziło do przerwania precyzyjnego podejścia do lądowania , oraz do przekroczenia minimalnej bezpiecznej wysokości lotu dla w/w lotniska.

Zastosowane środki profilaktyczne:

Załoga do chwili wyjaśnienia incydentu została wstrzymana od wykonywania lotów.

Zarządzono w WEA S.A. przeprowadzenie szkolenia ze szczególnym uwzględnieniem CRM i ewakuacji.

Incydent omówiono z całym personelem lotniczym WEA S.A.

13. Propozycje zmian systemowych i / lub inne uwagi:

Kapitan zostanie dodatkowo sprawdzony na kabinie treningowej , oraz wykona lot z instruktorem.

14. Załączniki:

- raport końcowy**
- zgłoszenie incydentu lotniczego**
- oświadczenie kapitana**
- przebieg lotu**
- ksero licencji załogi , ważności licencji , badań i kontroli w powietrzu**
- komunikat meteorologiczny**
- oświadczenie komisji zakładowej w/w sprawie.**

KONIEC