



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr:1338/10

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych w składzie:

Przewodniczący PKBWL - prowadzący: dr pil. Edmund Klich
Zastępca przew. PKBWL: mgr inż. pil. Andrzej Pussak
Członek Komisji: dr inż. Stanisław Żurkowski
Członek Komisji: inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji: mgr inż. Bogdan Fydrych
Członek Komisji: mgr pil. Wiesław Jedynek
Członek Komisji: mgr inż. pil. Waldemar Targalski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 25 maja 2011 roku, przedstawionych przez Komisję użytkownika statku powietrznego firmę SkyTaxi sp. z o.o. wyników prowadzonego badania incydentu lotniczego dotyczącego trzykrotnego spadku prędkości prowadzącego do wystąpienia stanu przeciągnięcia statku powietrznego SAAB 340A o znakach rozpoznawczych SP-MRB z dnia 2 grudnia 2010 roku w locie z Pristiny (BKPR) do Tirany (LATI)), **działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2006 roku Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.)**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała badanie za zakończone i przyjęła ustalenia Komisji Użytkownika, iż:

Prawdopodobną przyczyną incydentu lotniczego był:

Niezamierzony wlot statku powietrznego w fazie naboru wysokości w strefę silnej turbulencji związanej z możliwym występowaniem silnych zawirowań powietrza (rotorów) powstałych po zawietrznej stronie pasma górskiego.

Zalecenia profilaktyczne:

Komisja akceptuje zalecenia profilaktyczne sformułowane przez firmę SkyTaxi polegające na:

- przeprowadzaniu (podczas obowiązkowych sprawdzianów umiejętności u operatora - OPC) treningów wyprowadzania samolotu z położeń nienormalnych/niebezpiecznych (abnormal attitude recovery) oraz treningów z wyprowadzania samolotu z przeciągnięcia (stall warning recovery). Traktowaniu powyższych elementów treningów jako obowiązkowych. Wprowadzeniu odpowiedniej zmiany do części D Instrukcji Operacyjnej – Protokół OPC;
- przeprowadzeniu na podstawie sporządzonej wizualizacji oraz zapisów z FDR odpowiedniego szkolenia zapoznawczego z załogami latającymi. Zwróceniu szczególnej uwagi na bezwładność systemu autopilota w momencie przejścia z modu IAS do modu VS;

- wprowadzeniu zalecenia dla załóg lotniczych w przypadku wystąpienia gwałtownego spadku prędkości: **natychmiast przejść w ręczne sterowanie statkiem powietrznym co pozwoli na szybsze i efektywniejsze zmniejszenie kąta pochylenia oraz kąta natarcia.**

Podpisy Komisji:

dr pil. Edmund Klich:	<i>Podpis</i> <i>nieczytelny</i>
mgr inż. pil. Andrzej Pussak:	<i>Podpis</i> <i>nieczytelny</i>
dr inż. Stanisław Żurkowski:	<i>Podpis</i> <i>nieczytelny</i>
inż. Tomasz Makowski:	<i>Podpis</i> <i>nieczytelny</i>
mgr inż. Bogdan Fydrych:	<i>Podpis</i> <i>nieczytelny</i>
mgr pil. Wiesław Jedynak:	<i>Podpis</i> <i>nieczytelny</i>
mgr inż. pil. Waldemar Targalski:	<i>Podpis</i> <i>nieczytelny</i>