



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

### Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>2064/17</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<i>Incydent</i>			
Data zdarzenia:	<i>11 sierpień 2017</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>Lotnisko Poznań (EPPO)</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>A320</i>			
Dowódca SP:	<i>Pilot liniowy</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	-
Nadzorujący badanie:	<i>Jerzy Girgiel</i>			
Podmiot badający:	<i>PAŻP/ULC</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>Nie wyznaczono</i>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<i>Informacja o zdarzeniu</i>			
Zalecenia:	<i>Nie</i>			
Adresat zaleceń:	<i>Nie</i>			
Data zakończenia badania:	<i>09.01.2018 r.</i>			

#### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 11.08.2017 r. statek powietrzny A320 linii lotniczych WZZ lecący z Alesund (ENAL) Norwegia do Gdańska (EPGD), (planowany przylot 21:42 UTC) ze względu na niesprzyjające warunki pogodowe na lotnisku docelowym i zapasowym (przejście frontu burzowego nad Polską) oraz brak służby kontroli ruchu lotniczego na lotnisku zapasowym w Szczecinie (EPSC), na prośbę kapitana został przekierowany najkrótszą drogą do lądowania na lotnisku Poznań (EPPO). Warunki pogodowe umożliwiły wykonanie operacji lotniczych na lotnisku w Poznaniu.

(DOPL) Dyżurny operacyjny portu lotniczego w Poznaniu po uzyskaniu informacji o następnym w tym dniu dodatkowym nieplanowanym późnym przylocie, zapytał kontrolera ruchu lotniczego, czy zmieniony będzie kierunek lądowania na RWY10 (co może sugerować wprowadzenie procedur antyhałasowych). Pilot WZZ1331 podczas podejścia do lądowania na RWY10 ze względu na podchodzący front burzowy poprosił o zmianę karty podejścia z VOR RWY10 na ILS RWY28 na co uzyskał zgodę. Samolot wylądował w EPPO na RWY28 o godz. 22.24 UTC, w czasie obowiązywania lokalnych restrykcji hałasowych dotyczących wykonywania operacji w godzinach 21.00-05.00 (20.00 – 04.00 czasu letniego) UTC. Wyjątki są opublikowane w AIP Polska 2.21.4 o lokalnych restrykcjach hałasowych w godzinach nocnych.

Po lądowaniu zapytano pilota WZZ1313 o pozostałość paliwa. Załoga określiła ilość paliwa na 1660 kg.

(DOPL) Dyżurny operacyjny portu lotniczego wcześniej powołując się na zapisy w AIP AD EPPO 2.21.4 oraz 2.23.1 stwierdził, że nie będzie przyjmował dodatkowego ruchu lotniczego, oprócz sytuacji awaryjnych. Skłonny był wprowadzić procedury ograniczenia hałasu zgodnie z AIP AD EPPO 2.21, które stanowią o wyborze drogi startowej w ramach procedur antyhałasowych w godzinach nocnych.

**Warunki atmosferyczne:** miały wpływ na zaistniałe zdarzenie.

**Przyczyna zdarzenia lotniczego:** warunki atmosferyczne poniżej minimalnych do lądowania na lotnisku w Gdańsku (EPGD) i lotnisku zapasowym w Szczecinie (EPSC).

**Działania profilaktyczne podjęte przez użytkownika:** nie podjęto.

**Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:** PKBWL nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

---

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Jerzy Girgiel	