

Warszawa, dnia 14 lutego 2017 r.

Poz. 185

**KOMUNIKAT NR 181
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 14 lutego 2017 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 766/2012

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225) w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. **Incydent lotniczy**, który wydarzył się w dniu 8 lipca 2012 r. na samolocie Bombardier DH8D, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik środowiskowy"
w grupie przyczynowej: "E1 – Meteorologiczne (MET)"
oraz**

**"Czynnik organizacyjny"
w grupie przyczynowej: "O4 – Działanie załogi kabinowej (niewłaściwe postępowanie z niesfornymi pasażerami oraz zaniechania działania przez załogę kabinową)".**

2. Opis okoliczności incydentu lotniczego:

Skrócony opis zdarzenia powstał na podstawie raportu końcowego przesłanego przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Załoga wykonywała lot z Frankfurtu do Wrocławia. Na wysokości przelotowej poziom lotu 230, w FIR-ze Czeskim, samolot napotkał krótkotrwały obszar silnej turbulencji. Lot przebiegał w chmurach, załoga obserwowała radar pogodowy, jednak nie zgłosiła, że zaobserwowano jakiegokolwiek obszary niebezpieczeństwa. Sygnalizacja „zapiąć pasy” była włączona. Pomimo tego, na skutek napotkania uskoku, jeden z pasażerów uderzył o szafkę nad nim i doznał obrażenia głowy (przecięcie skóry). Inni pasażerowie nie doznali żadnych szkód. Personel pokładowy udzielił pierwszej pomocy. Rana nie była poważna i podjęto decyzję o kontynuowaniu lotu do Wrocławia. Załoga kokpitowa poinformowała o sytuacji służbę ATC we Wrocławiu i poprosiła o pomoc lekarską po lądowaniu, która czekała na płycie. Pasażer został odwieziony do szpitala, gdzie zsztyto ranę.

3. Przyczyna incydentu lotniczego:

Nie można jednoznacznie wskazać przyczyny zdarzenia. Raporty pogodowe oraz ATIS nie informowały o chmurach burzowych ani o strefach turbulencji. Załoga cały czas obserwowała przestrzeń przed samolotem oraz wskazania generowane przez radar pogodowy. Napotkana turbulencja była niespodziewana i silna. Mimo że sygnalizacja nakazująca zapięcie pasów była włączona nie zapobiegło to obrażeniu ciała jednego z pasażerów.

4. Zalecenia profilaktyczne Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące bezpieczeństwa:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie wydała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Samson