



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	1860/14			
Rodzaj zdarzenia:	POWAŻNY INCYDENT			
Data zdarzenia:	15 października 2014 r.			
Miejsce zdarzenia:	Lotnisko Bydgoszcz Szwedkowo (EPBY)			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot, Embraer EMB-500 Phenom 100			
Dowódca SP:	Pilot liniowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	6
Nadzorujący badanie:	Piotr Lipiec od stycznia 2018 r. Jerzy Girgiel			
Podmiot badający:	PKBWL			
Skład zespołu badawczego:	Nie wyznaczono			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	INFORMACJA O ZDARZENIU			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE			
Data zakończenia badania:	27 sierpnia 2018 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

(sporządzono na podstawie zebranych dokumentów, ekspertyzy eksperta PKBWL oraz Raportu Wstępnego PKBWL z dn.19.11.2014 r.)

W dniu 12.03.2013 r. samolot Embraer EMB-500 Phenom 100 wykonywał lot komercyjny FYJ30, międzynarodowy na trasie: Genewa (LSGG) – Bydgoszcz (EPBY). Lądowanie przeprowadzono na drodze startowej RWY 08, a dobieg zakończył się poza pasem w odległości 253 m od końca pasa i 116 m w prawo od linii centralnej.



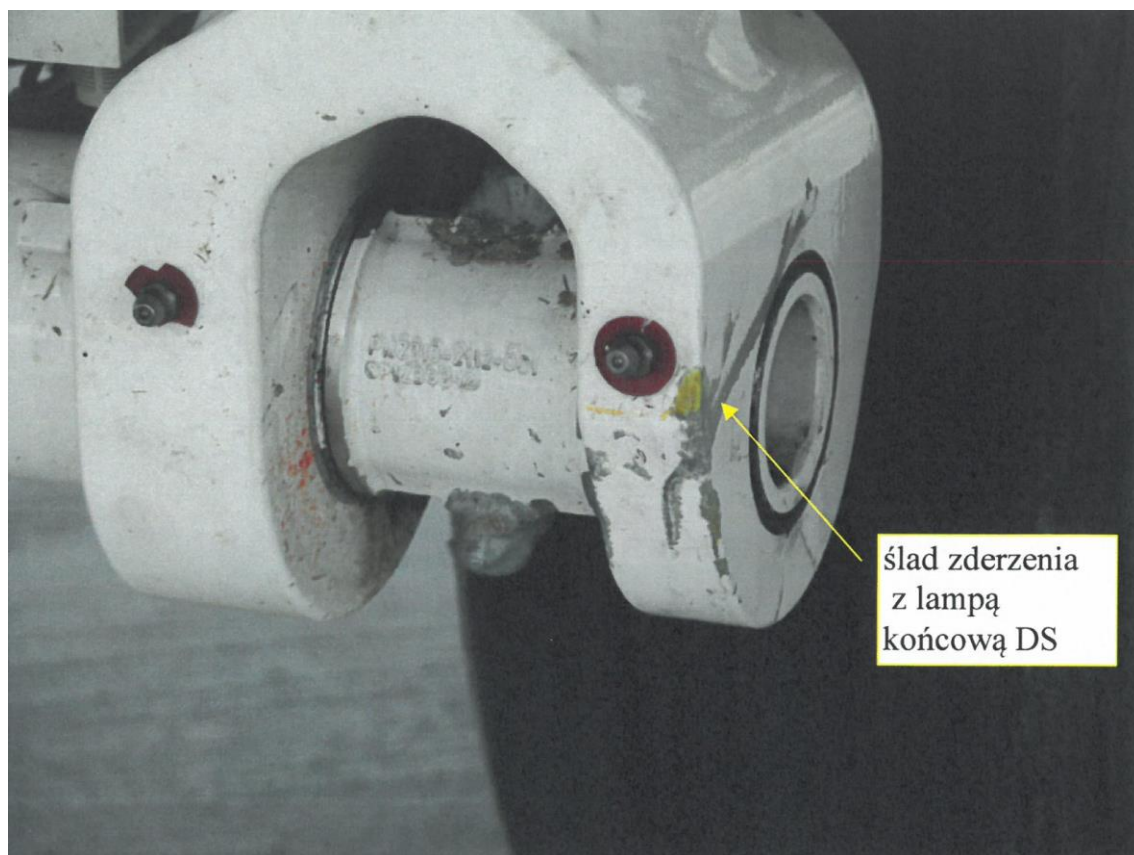
Fot.1 Ślady dobiegu i samolot Embraer EMB-500 po zakończonym dobiegu.



Fot.2 Ślady dobiegu w miejscu zatrzymania samolotu.



Fot.3 Uszkodzona lampa końca drogi startowej oraz ślad lewego koła podwozia głównego przy progu THR26.



Fot.4 Ślady zderzenia z lampą krawężniową na goleni lewego podwozia głównego.



Fot.5 Samolot Embraer EMB-500 na miejscu zdarzenia.

W czasie zdarzenia pasażerowie nie odnieśli obrażeń i zostali ewakuowani do terminala Portu Lotniczego Bydgoszcz.

Załoga samolotu i obsługa lotniska została przebadana na obecność alkoholu w wydychanym powietrzu z wynikiem: 0,0 mg/l.

Przebieg lotu:

Lot z Genewy(LSGG) do czasu podjęcia decyzji o zniżaniu do lądowania w Bydgoszczy(EPBY) przebiegał bez zakłóceń. Zniżanie do lądowania z FL380 załoga rozpoczęła przed punktem SUI.

W trakcie zniżania załoga próbowała nawiązać łączność z kontrolerem lotniska Bydgoszcz , aby uzyskać informacje o aktualnym stanie pogody. Informację tą załoga uzyskała w odległości ok. 50NM przed lotniskiem lądowania od kontrolera Poznań APP. W procesie przekazywania samolotu z Poznań APP do Kontroli w Bydgoszczy załoga nie mogła nawiązać łączności z kontrolerem TWR EPBY. Po kilkukrotnych próbach (z pomocą kontrolera Poznań APP), łączność z TWR EPBY została nawiązana (w odległości ok.31NM od EPBY), gdy samolot znajdował się na poziomie FL100. Załoga otrzymała zgodę na podejście RNAV i zniżanie do ALT 6000ft oraz kontynuację lotu do pozycji końcowej. W międzyczasie załoga omyłkowo usunęła jeden z punktów trasy i była

zmuszona szybko odtworzyć w FMS właściwy tor lotu, co dodatkowo wpłynęło na deficyt czasu w procedurze podejścia do lądowania. Zajście wykonywane było na zwiększonej prędkości ok. 160kts i dlatego klapy w pozycję „do lądowania” zostały wypuszczone dopiero na odległości 0.3NM przed progiem pasa RWY08. Decyzja o lądowaniu została utrzymana pomimo nieustabilizowanego podejścia, przyziemienie nastąpiło w połowie długości pasa przy prędkości GSPEED-118kts. Hamowanie realizowano na mokrym pasie startowym przy dystansie ok.1250 m do końca RWY. Samolot EMB-500 (SP-AVP) wyposażony jest tylko w hamulce kół podwozia głównego z systemem anty-skid, brak jest hamulców aerodynamicznych, rewersu silników oraz automatu rozhamowania. Próba opuszczenia RWY w drogę kołowania TXWY A (na końcu pasa) nie powiodła się i samolot ślizgając się trawersem przy prędkości GSPEED-47kts wypadł z pasa (przez THR 26). Wytoczył się po trawiastej części lotniska i zatrzymał się 253 m od progu drogi startowej. Obserwujący zdarzenie kontroler TWR EPBY natychmiast powiadomił służby ratownicze, które udały się na miejsce zdarzenia i po 2 min. zabezpieczyły samolot, załogę i pasażerów. Nikt z osób uczestniczących w locie nie odniósł obrażeń.

Uszkodzenia statku powietrznego:

Na statku powietrznym znaleziono ślady zderzenia z lampą końcową pasa RWY08 (Fot.3), gołenią lewą główną (Fot.4).i poprzecinaną oponą tej gołeni.

Warunki atmosferyczne:

Miały wpływ na zaistniałe zdarzenie.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

- 1) Niewykonanie przez pilota lecącego (kapitana) procedury nieudanego podejścia do lądowania.
- 2) Połączenie kilku aspektów zarządzania zasobami załogi (CRM) uniemożliwiających podejmowanie właściwych decyzji:
 - niewłaściwe stosowanie przez załogę procedur operacyjnych operatora (SOP),
 - nieskuteczny monitoring pilota monitorującego,
 - brak skutecznej komunikacji między pilotami,
 - niewłaściwa świadomość sytuacyjna załogi,
 - brak właściwego dowodzenia załogą przez kapitana statku powietrznego,

- niewłaściwa koordynacja zadań.

(przyczyna zdarzenia lotniczego zgodna z ekspertyzą incydentu nr 1860/14 opracowaną na zlecenie PKBWL)

Czynniki sprzyjające:

- 1) Mało efektywne oraz niezgodne z wymogami prowadzone szkolenia przez Operatora w zakresie zarządzania zasobami załogi.
- 2) Niewystarczający nadzór ze strony Operatora w odniesieniu do egzekwowania właściwej realizacji procedur operacyjnych przez załogi lotnicze, co spowodowało ich małą efektywność.
- 3) Nielogiczne w stosunku do wymagań istniejących przepisów, zapisów w I.O. cz. D dających Operatorowi możliwość wyłączenia pilotów (wykonujących loty na zasadzie zlecenia) z uczestnictwa w szkoleniu przejściowym i ich akceptacja przez Nadzór Lotniczy.

(czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego zgodne z ekspertyzą incydentu nr 1860/14 opracowaną na zlecenie PKBWL)

Działania profilaktyczne podjęte przez użytkownika:

Operator zawiesił działalność Przewoźnika Lotniczego, dlatego działania profilaktyczne nie zostały sformułowane.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Jerzy Girgiel	