



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	3003/18			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>26 września 2018 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>Lotnisko Wenecja (LIPZ)</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>Samolot, EMB190</i>			
Dowódca SP:	<i>Pilot samolotowy liniowy ATPL(A)</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	<i>105</i>
Nadzorujący badanie:	<i>Jerzy Girgiel</i>			
Podmiot badający:	<i>Użytkownik</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>20 marca 2019 r.</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 06 września 2018 r. załoga samolotu EMBRAER 190-200 (195) wykonywała lot komercyjny międzynarodowy z Warszawy (EPWA) do Wenecji (LIPZ). Lot po trasie przebiegał bez zastrzeżeń, natomiast podczas czynności wykonywanych przed lądowaniem w Wenecji załoga błędnie odsłuchiwała i zanotowała informacje ATIS myląc instrukcję podejścia do lądowania ILS z 04R z podejściem LLZ z 04R. Załoga przygotowała NAV SETTING do podejścia ILS, ale w odległości 10 NM na prostej do lądowania zorientowano się, że obowiązuje podejście LLZ. Przystawiono DA na minima 450 ft. Pilot monitorujący odczytywał z mapy odległości do VOR TES, natomiast DME było ustawione na częstotliwości ILS VTS.

W efekcie tego błędu załoga uznała, że samolot jest 600 ft nad ścieżką i zwiększyła kąt zniżania do 4,5 stopnia. Na wysokości decyzji odłączono autopilota i kontynuowano podejście z widocznością pasa. Lądowanie bez uwag. Po powrocie do Warszawy złożono raport ASR.

Warunki atmosferyczne:

Nie miały wpływu na zaistniałe zdarzenie.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Przyczyną zdarzenia był błędny NAV SETTING (błędne ustawienia danych nawigacyjnych w FMS) w trakcie podejścia do lądowania w wyniku niedokładnie wykonanego approach briefing(omówienia sposobu wykonania podejścia do lądowania).

Czynniki sprzyjające:

Czynnikiem sprzyjającym zaistniałego zdarzenia było przeświadczenie załogi o podejściu do lądowania wg ILS, a późniejsza zmiana typu podejścia i presja czasu spowodowały „niedokładny briefing”, który doprowadził do błędnego ustawienia częstotliwości.

Działania profilaktyczne podjęte przez użytkownika:

Zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych SMS. Dokonano klasyfikacji zgodnie z przyjętymi w PLL LOT S.A. kryteriami. W związku z tym zdarzenie zostanie ujęte we wskaźnikach bezpieczeństwa lotniczego (SPI), które są monitorowane zgodnie z zasadami opisanymi w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem Lotniczym.

Szef floty Embraer został poinformowany o zaistniałej nieprawidłowości i w ramach działań profilaktycznych rozesłał informację w postaci maila do wszystkich pilotów floty o dokładniejsze przeprowadzanie approach briefingów (Kopia maila w załączeniu do bazy Q-pulse).

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Jerzy Girgiel	