



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

WYPADEK 2019/436

UCHWAŁA

z dnia 23 sierpnia 2022 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot, BOEING 777-258
Znaki rozpoznawcze SP:	4X-ECC
Data zdarzenia:	15 lutego 2019 r.
Miejsce zdarzenia:	EPWA

Po rozpatrzeniu przedstawionego przez Zespół Badawczy PKBWL Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego, działając na podstawie art. 138 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz § 16 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

W dniu 14 lutego 2019 r. zaplanowany był lot o statusie HEAD samolotu Boeing

777-258 o znakach rozpoznawczych 4X-ECC na trasie Warszawa (EPWA) – Tel Aviv (LLBG). Start samolotu zaplanowano na godzinę 23:00 LMT. Końcowe przygotowanie samolotu do lotu odbywało się na płycie postojowej BRAWO znajdującej się na wojskowej części lotniska EPWA.

Załoga przybyła do samolotu w zaplanowanym czasie. Przed wejściem na pokład kapitan ustalił z koordynatorem operacji, że silniki samolotu zostaną uruchomione

w trakcie operacji wypychania-podciągania. Trasa wypychania i podciągania samolotu została ustalona pomiędzy koordynatorem operacji, operatorem ciągnika holowniczego i wojskowym koordynatorem ruchu naziemnego.

Pasażerowie przybyli do samolotu z opóźnieniem i około godz. 23:55, zaczęli zajmować miejsca na pokładzie.

Podczas wypychania, załoga rozpoczęła uruchomienie prawego silnika samolotu. Po kilkudziesięciu sekundach wypychanie zostało zakończone i przystąpiono do podciągania.

Do operacji wypychania-podciągania użyty został ciągnik holowniczy SCHOPF F210 i uniwersalny dyszel holowniczy J-TOWversa1-A.

W trakcie podciągania, przed rozpoczęciem zakrętu w prawo, proces uruchomienia prawego silnika został zakończony – silnik osiągnął zakres IDLE. Po kilku sekundach w trakcie zakrętu załoga rozpoczęła proces uruchomienia lewego silnika. Chwilę później, w połowie zakrętu, nastąpiło ścięcie lewego sworznia dyszla holowniczego. Przy wyjściu z zakrętu proces uruchamiania lewego silnika został zakończony – silnik osiągnął zakres IDLE. Po uruchomieniu drugiego silnika samolot zaczął pchać holownik w wyniku czego zestaw ciągnik-samolot zwiększył prędkość do 3 kt. Kilka sekund później doszło do „złożenia się” dyszla holowniczego, ścięcia prawego i środkowego sworznia a następnie kolizji samolotu z holownikiem.

W wyniku zdarzenia żadna osoba nie odniosła obrażeń. Samolot, holownik oraz dyszel holowniczy uległy uszkodzeniu.

2. Przyczyna zdarzenia:

Bezpośrednią przyczyną poważnego incydentu lotniczego był brak reakcji na ścięcie sworznia bezpieczeństwa dyszla holowniczego i kontynuowanie podciągania samolotu.

3. Czynniki sprzyjające:

- 1) Uruchomienie obu silników samolotu podczas wypychania podciągania.
- 2) Ustawienie sworzni ścinanych dyszla holowniczego niezgodnie z typem wypychanego/podciąganego samolotu.
- 3) Zmęczenie personelu AON spowodowane wydłużonymi godzinami pracy w porze nocnej w niekorzystnych warunkach atmosferycznych.
- 4) Stres personelu AON związany z obsługą lotu o statusie HEAD oraz procedurami narzuconymi przez operatora.

4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane przez operatora:

- 1) Operator analizuje wprowadzenie CVR z czasem zapisu wynoszącym 25 godzin.
- 2) Operator zdecydował o unikaniu uruchamiania silników podczas procesu wypychania.

5. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja, po zakończeniu badania, nie wydała zalecenia dotyczących bezpieczeństwa.

Podpisy

Przewodniczący Komisji	Bogusław Trela
Z-ca Przewodniczącego	Krzysztof Miłkowski
Z-ca Przewodniczącego	Andrzej Bartosiewicz
Członek Komisji	Michał Ombach
Członek Komisji	Bartłomiej Czerkowski
Członek Komisji	Jacek Bogatko
Członek Komisji	Mieczysław Wyszogrodzki
Członek Komisji	Grzegorz Pietraszkiewicz
Członek Komisji	Ireneusz Boczkowski
Członek Komisji	Paweł Jajkowski
Członek Komisji	Jakub Cichocki
Członek Komisji	Krzysztof Błasiak

Handwritten signatures in blue ink on lined paper, corresponding to the names in the table. The signatures are: Bogusław Trela, Krzysztof Miłkowski, Andrzej Bartosiewicz, Michał Ombach, Bartłomiej Czerkowski, Jacek Bogatko, Mieczysław Wyszogrodzki, Grzegorz Pietraszkiewicz, Ireneusz Boczkowski, Paweł Jajkowski, Jakub Cichocki, and Krzysztof Błasiak.

