



**Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

**INCYDENT nr 1349/2020**

**UCHWAŁA**

**z dnia 07 lipca 2020**

<b>Rodzaj, typ statku powietrznego:</b>	<i>BOEING – 787-9</i>
<b>Znaki rozpoznawcze SP:</b>	<i>SP-LSE</i>
<b>Data zdarzenia:</b>	<i>5 czerwca 2020 r.</i>
<b>Miejsce zdarzenia:</b>	<i>EPWA</i>

Po rozpatrzeniu przedstawionego przez użytkownika statku powietrznego Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia, **działając na podstawie Art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz §18 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:**

Po wylądowaniu na lotnisku EPWA (rejs WUH-WAW, LO7836), około godziny 17:50 UTC podczas opuszczania DS 15 załoga SP otrzymała zezwolenie na kołowanie drogami kołowania H, A na stanowisko postojowe nr 65. Podczas kołowania kapitan rutynowo skręcił w niewłaściwą TWY. Kontrola ATC poinformowała, że do samolotu został wysłany pojazd FOLLOW ME celem nakierowania SP do wykonania nawrotu. Następnie kontroler zapytał załogę, czy będzie w stanie skręcić w drogę A7. Kapitan potwierdził taką możliwość. Po otrzymaniu zezwolenia, rozpoczęto manewr zawracania w drogę A7 i dalej w drogę H2. W końcowej fazie zakrętu w drogę A7 na wskaźniku EICAS pojawiła się informacja „TIRE PRESS”. Kapitan był zaabsorbowany kołowaniem, a śledzeniem sytuacji opon zajęła się pozostała część załogi (F/O oraz dodatkowy kapitan). Po zawróceniu, kołujący zauważył FOLLOW ME na drodze H2 przed drogą A. Kontynuowano kołowanie drogą A8 do stanowiska 65. W trakcie procedury, odczytano kartę kontrolną „TIRE PRESS” oraz otworzono stronę „GEAR SYNOPTIC”. Monitorowano wskazania ciśnienia w oponach. Na lewej nodze, początkowo na kołach nr 5 oraz nr 6, a następnie na kole nr 1 pojawiło się wskazanie „LOW PRESS”. Po wkołowaniu samolotu na stanowisko postojowe nr 65, personel techniczny LOT AMS stwierdził uszkodzenia trzech kół na lewym podwoziu.

Koła nr: 1, 5 i 6 nie miały azotu, a opony nosiły ślady uszkodzeń mechanicznych (były poprzecinane). O fakcie tym został poinformowany Dyżurny Portu WAW oraz operator. Poproszono Dyżurnego Portu o sprawdzenie dróg kołowania, po których poruszał się samolot po wylądowaniu w WAW. Dyżurny Portu po dokonaniu inspekcji dróg kołowania przekazał informację, że samolot kołując po drodze kołowania A7 uszkodził 2 lampy krawędziowe. W uzgodnieniu z operatorem (MCC LOT) zostały zabezpieczone nagrania z DVDR i CVR. Zgodnie z obowiązującą dokumentacją obsługową samolotu B787 wykonano czynności techniczne na podwoziu samolotu. Przeprowadzono inspekcje osi oraz wymieniono na nowe wszystkie koła lewego podwozia.

## **2. Przyczyną zdarzenia było:**

Przyczyną zdarzenia był błąd załogi, polegający na wykonaniu nieodpowiedniej procedury podczas kołowania po opuszczeniu pasa lądowania.

## **3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:**

- 3.1. Uzgodnienie przez krl TWR/załogę SP kołowania z DK A6 w DK A7 oraz z DK A7 w DK H2 pomimo braku oznakowania umożliwiającego takowe kołowanie,
- 3.2. Uzgodnienie trasy A6–A7–H2–A8 z koordynatorem FOLLOW ME – brak uwag z jego strony,
- 3.3. Brak dyspozycji krl TWR oraz załogi SP dot. wymogu asysty FOLLOW ME w trakcie kołowania niezgodnego z oznakowaniem,

## **4. Komisja akceptuje następujące zalecenia profilaktyczne zaproponowane przez podmiot badający:**

### **4.1. Ze strony PLL LOT S.A.:**

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.

### **4.2. Ze strony LOT AMS:**

- Przekazano informację o zaistniałym zdarzeniu do kierowników obszarów obsługowych LOT AMS celem poinformowania personelu obsługowego o zdarzeniu,
- Przekazano informację o zdarzeniu do Działu Szkolenia LOT AMS w celu wykorzystania materiałów podczas szkoleń okresowych w zakresie Czynnika Ludzkiego oraz szkoleń na typ samolotów,

4.3. Ze strony Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze:

- Zapoznanie: personelu krl TWR, załóg PLL LOT, koordynatorów FOLLOW ME, Dyżurnych Portu EPWA z ustaleniami dotyczącymi zdarzenia,
- Uwzględnienie omawiania zdarzenia w szkoleniach koordynatorów FOLLOW ME EPWA,
- Rozważenie uwzględnienia omawiania zdarzenia w szkoleniach personelu latającego PLL LOT oraz krl TWR EPWA.

**5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

Nie sformułowano.

**Podpisy członków Komisji**

*Podpisy na oryginale*