



KONFERENCJA BEZPIECZEŃSTWA LOTÓW

PKBWL

WARSZAWA 2012

- 1400/2011 B767 (EPWA)
- 835/11 „Mulag”/ATR (EPWA)
- 444/11 ATR (EPRZ)
- 1435/2011 ATR (EPWR)
- 1393/11 SAAB-340 (EPWA)
- 957/10 An-26B (EETN)

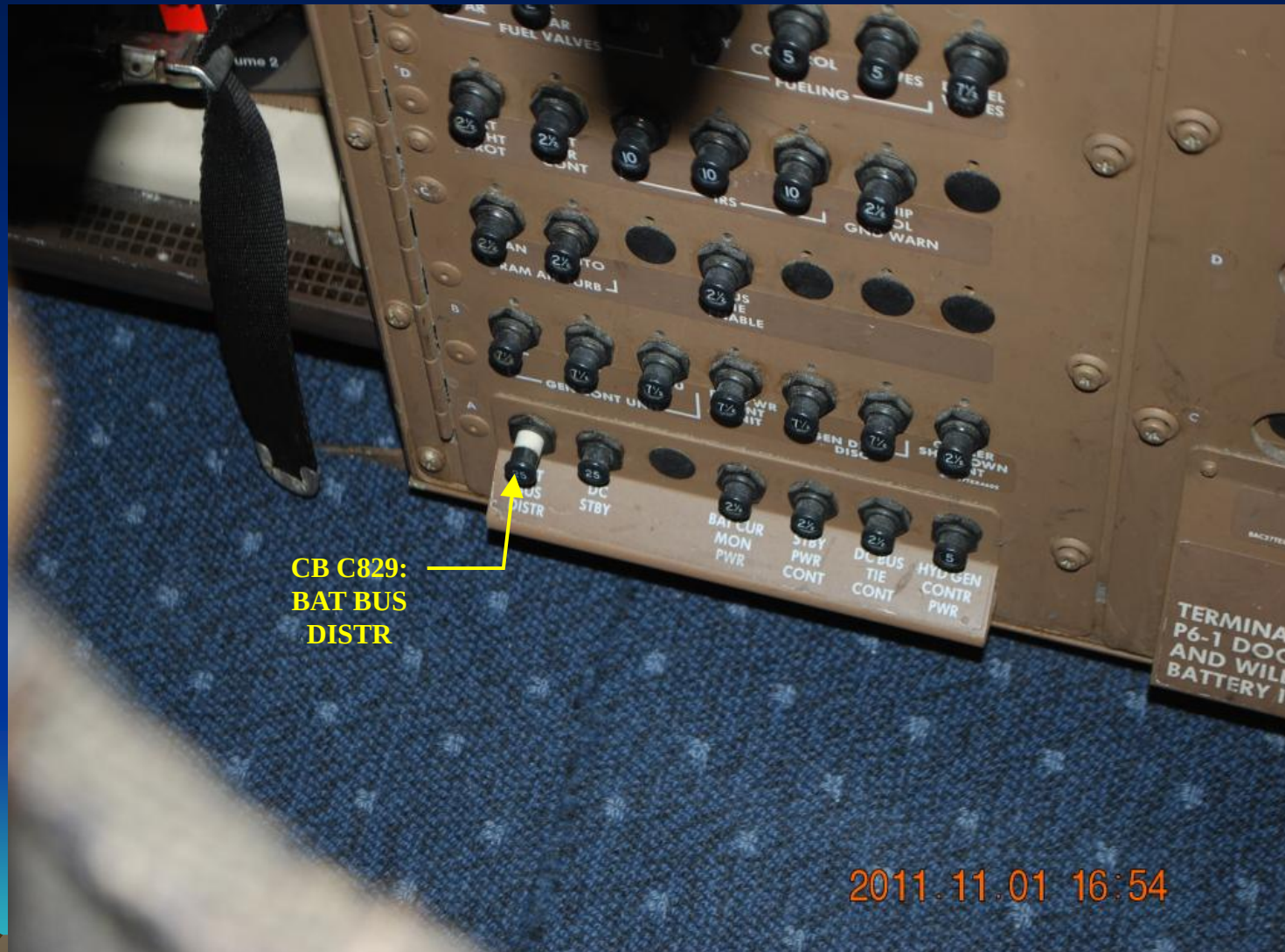


1400/11 (SP-LPC)



2011.11.01 17:05

cd.



2011.11.01 16:54

cd.



2011.11.02 13:46

cd.



cd.



Ogranicznik przeciążeniowy alternatywnego systemu wypuszczania przedniego podwozia głównego.

cd.



Ogranicznik przeciążeniowy alternatywnego systemu wypuszczania lewego podwozia głównego

cd.



Silnik elektryczny alternatywnego systemu wypuszczania podwozia

Konkluzje dotyczące 1400/11

- Proces przeprowadzenia ewakuacji w odniesieniu do asysty służb naziemnych – ich udział i rola;
- Działalność centrum operacyjnego operatora;
- Kwestie checklist zawartych w QRH s-tu B-767.
- Szeroko rozumiany „Human factor”!



Proces przeprowadzenia ewakuacji w odniesieniu do asysty służb naziemnych – ich udział i rola;



**WYPADEK nr: 835/2011 ATR-72, SP-LFH; 14 lipca 2011 r.
Lotnisko im. F. Chopina w Warszawie (EPWA)**

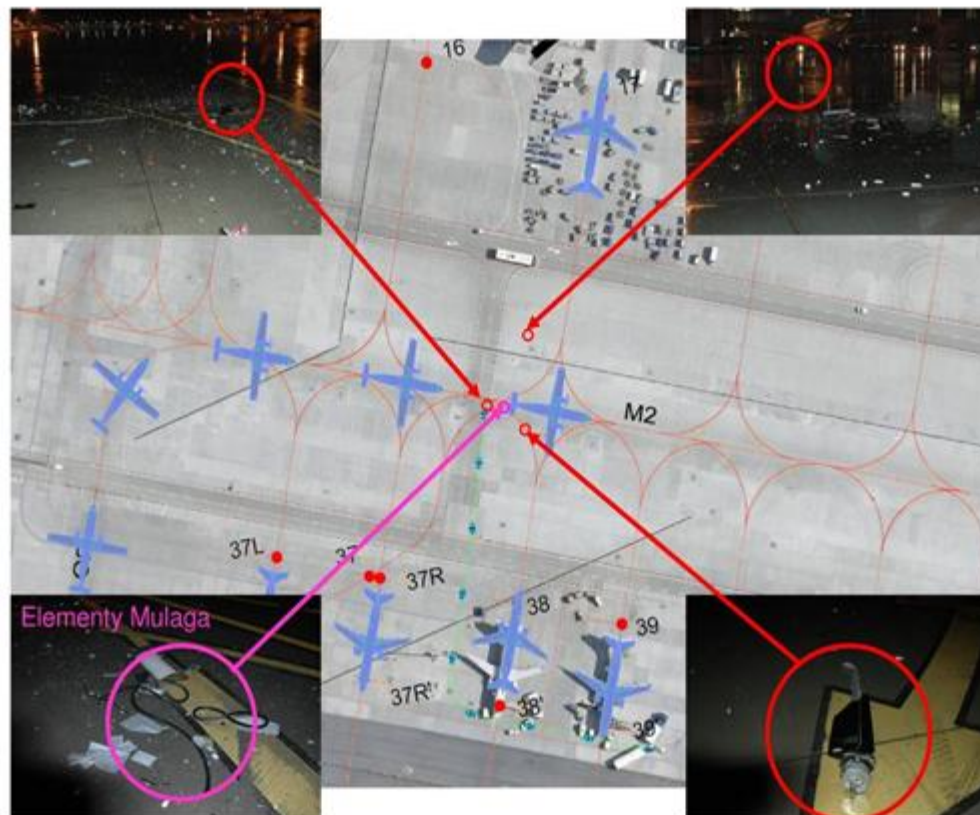


Zdjęcie 2 Uszkodzone śmigło, gondola podwozia oraz poszycie kadłuba. (zdjęcie LS Airport Service S.A.)



Zdjęcie 6. Uszkodzony pojazd Mulag. (zdjęcie PP „Porty Lotnicze”)

WYPADEK nr: 835/2011 ATR-72, SP-LFH; 14 lipca 2011 r.



Szkic 2. Lokalizacja szczątków łopat śmigła oraz elementów z ciągnika „Mulag”. (opracowanie PP „Porty Lotnicze”)

444/11 ATR

- Poważny incydent, który miał miejsce 12 maja 2011 r., ok. 07:28 UTC, po starcie z lotniska Rzeszów-Jasionka (EPRZ) z udziałem samolotu ATR 42-500 o znakach SP-EDG, przewoźnika EuroLot S.A. Badanie jest w toku.
- Z dotychczasowych ustaleń wynika, że przyczyną tego incydentu była awaria łożyska nr 2 prawego silnika (PW127E), co spowodowało liczne poważne uszkodzenia tego silnika (m.in. złamanie wałów, zniszczenie turbiny niskiego ciśnienia, częściowe uszkodzenie kadłuba silnika) i w efekcie jego zatrzymanie. Nie doszło do pożaru. Części rozpadającego się silnika wydostały się z gondoli silnika i uszkodziły kadłub samolotu. Samolot zawrócił na lotnisko startu i wylądował w asyście straży pożarnej.
- Raport Końcowy z badania tego zdarzenia jest w trakcie przygotowywania, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych będzie się starała, aby został opublikowany jeszcze w tym roku.





The No. 2 bearing with catastrophic failure, all rollers and half cage missing

PT1 & PT2 disk assemblies – side view.

Poważny incydent nr 1465/11 z dnia 15 listopada 2011

- Start z zamkniętej w związku z pracami remontowymi TWY B na lotnisku EPWR, o godzinie 6.30 UTC samolotu ATR42-500, rejs nr ELO-012 do EPGD.
- Po zakończonej procedurze odladzania na PPS 1 samolot otrzymał zezwolenie ATC na kołowanie TWY A do punktu oczekiwania przed RWY 29. Po zgłoszeniu przez załogę samolotu gotowości do odlotu kontroler TWR zezwolił na zajęcie i start z RWY 29.
- Załoga samolotu, przekonana o tym, że znajduje się na RWY 29 wykonała start z drogi kołowania TWY B.
- Dostępna długość drogi kołowania do ogrodzenia budowy wynosiła 1210 m, a do pierwszych barierok 1080 m. Droga ta, na czas budowy terminala **wykorzystywana była jako płyta postojowa dla samolotów.**
- W chwili incydentu widzialność ogólna wynosiła **ok. 200 m**, a RVR na **RWY29 ok. 400 m.**



Widok drogi kołowania „B”



Koniec TWY „B”



Schemat lotniska EPWR

EPWR/WRO
Apt Elev **404'**
N51 06.2 E016 53.2

JEPPESEN

2 MAR 12

10-9

Eff 8 Mar

WROCLAW, POLAND
STRACHOWICE

ATIS

124.32

WROCLAW Tower

120.25

16-52



515'

16-53

16-54



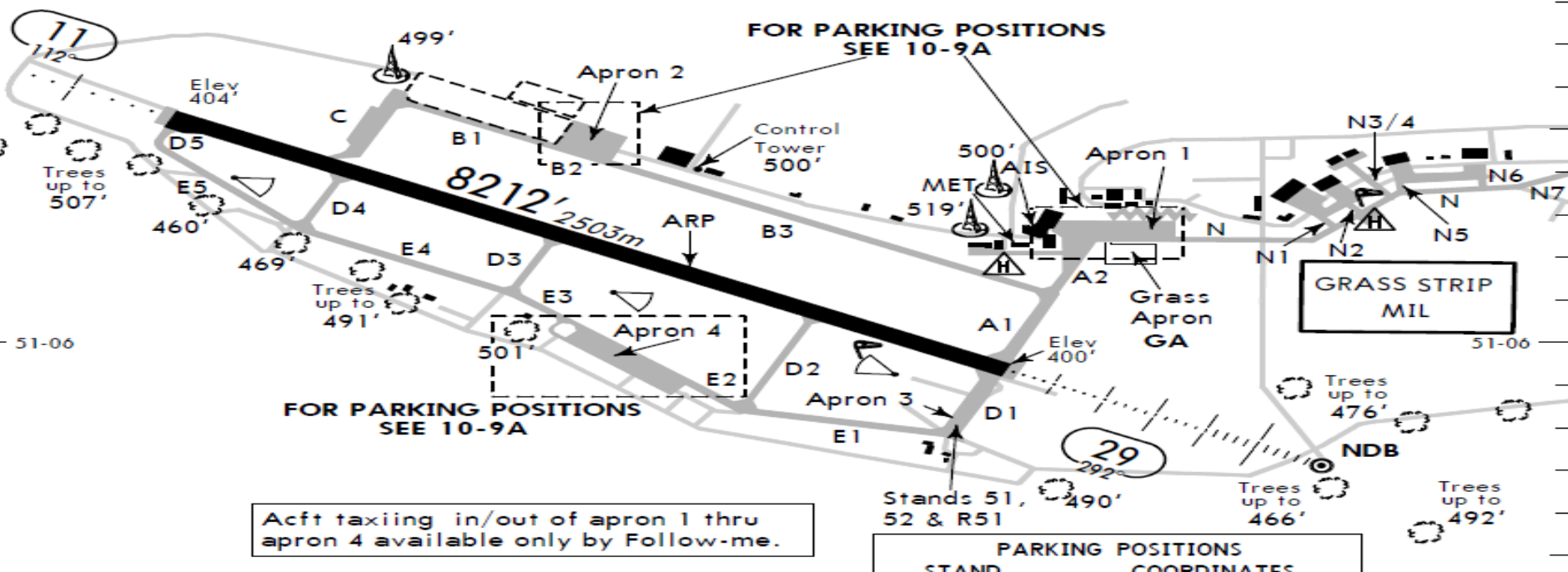
533'

16-55

51-07

Apron 1 and twy A2 not visible from Control Tower.
Taxiing to/from apron 1 along twy A2 according to marshaller's instruction.

51-07



Incydent 1593/2011

- *W dniu 14 listopada 2011 r. na lotnisku Warszawa-Chopin (EPWA) obowiązywały podejścia w kategorii CAT II z powodu ograniczonej widzialności poziomej, która w momencie lądowania samolotu firmy SprintAir SRN-701 wynosiła 475 metrów RVR na pasie RWY33 w strefie lądowania. Widzialność taką podawał wszystkim załogom podchodzącym do lądowania kontroler służby DIRECTOR. Firma SprintAir nie posiada certyfikatu do wykonywania podejść wg ILS CAT II.*



cd.

- **Przyczyną incydentu lotniczego było:**

„Podjęcie przez załogę decyzji o kontynuowaniu podejścia do lądowania poza pozycję ekwiwalentną - poniżej 1378 ft nad poziomem lotniska, w warunkach, gdy wartość RVR wynosiła 475 m i była wartością poniżej opublikowanej i wymaganej wynoszącej 550 m.”



Cause of the incident

- The investigation determined the inadequate action of the flight engineer, consisting in early and uncommanded landing gear retraction, as a cause of the accident.

Contributing factors to the accident were:

- 1. Inadequate crew resource management and insufficient experience in cooperation and coordination between crewmembers.
- 2. Start of aircraft rotation at low speed and with fast elevator movement to 17° , which resulted in:
 - *Lifting the aircraft sufficiently to close the WOW switch and allow the retraction of the landing gear at the speed not sufficient for the climb.*
 - *Providing misleading information to FE about the aerodynamic status of the aircraft.*
- 3. Inadequate adjustment of the WOW switch (Weight on Wheels (WOW)).

Podsumowanie

- W większości z przedstawionych przypadków kluczową rolę miał czynnik ludzki;
- W dalszym ciągu Komisja odnotowuje zdarzenia lotnicze związane z realizowaniem operacji lotniczych poniżej minimów;
- Komisja uważa, że nadal nie ma rozwiązanego problemu raportowania przez kontrolerów lotów przypadków realizacji podejść poniżej minimów;
- Wszyscy (operatorzy, zarządzający portami, służby lotniskowe, Władza Lotnicza etc.) musimy zwracać uwagę na edukację w zakresie czynnika ludzkiego (CRM).



Problemy we współpracy

- Brak procedury wejścia przedstawicieli PKBWL na teren lotnisk.
- Niehonorowanie legitymacji służbowych PKBWL przez służby SOL.
- Drobiazgowa Kontrola bezpieczeństwa członków Komisji – konieczność zdejmowania wierzchniej odzieży ochronnej, obuwia, a także kwestionowanie potrzeby wwiezienia na miejsce zdarzenia, wyposażenia specjalistycznego Komisji.
- Procedury stosowane przez SOL powodują znaczne, niczym nieuzasadnione opóźnienia w podjęciu przez przedstawicieli PKBWL czynności badawczych na miejscu zdarzenia, do których dochodzi na terenach lotnisk. Nie są honorowane legitymacje służbowe PKBWL, wystawione przez Ministra właściwego ds. transportu.



Ustawa z dnia 3 lipca 2002 roku Prawo lotnicze

⚠ **Art. 17. 1.** Przy ministrze właściwym do spraw transportu działa niezależna, stała Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, prowadząca badania wypadków i incydentów lotniczych, zwana dalej "Komisją".

2. Komisja wykonuje swoje zadania w imieniu ministra właściwego do spraw transportu.

Art. 136. 1. Członkowie Komisji, po okazaniu legitymacji członka Komisji, są upoważnieni do:

1) dostępu do miejsca wypadku, statku powietrznego, jego szczątków i zawartości;

2. Uprawnienie, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, obejmuje także prawo wstępu do wszystkich części lotniska.

4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór legitymacji członka Komisji i upoważnienia dla osób, o których mowa w ust. 3, mając na uwadze, w szczególności, dane niezbędne do identyfikacji tych osób.

⚠ **Art. 137. 1.** Organy administracji publicznej i inne państwowe i samorządowe jednostki organizacyjne oraz przedsiębiorcy są obowiązani do współdziałania z Komisją i udzielania jej niezbędnej pomocy.

Dział XII Przepisy karne

Art. 211. 1. Kto:

10) działając we własnym imieniu lub za osobę prawną albo jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej prowadzącą przedsiębiorstwo:

b) ⁽⁴⁶⁹⁾ uniemożliwia lub utrudnia wykonywanie przez członków Komisji lub osoby, o których mowa w art. 136 ust. 3 i 3a, czynności, o których mowa w art. 136 ust. 1 i 2,

- podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności do roku.

