



**Dot. incydentu nr: 1043/12**

## **UCHWAŁA**

### **PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH**

Po rozpatrzeniu w dniu 30 lipca 2014 r., przedstawionych przez przedsiębiorstwo obsługi naziemnej informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego samolotu SUKHOI, Superjet 100, które wydarzyło się 14 sierpnia 2012 r. na lotnisku EPWA, działając w oparciu o art. 5 ust. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylającego dyrektywę 94/56/WE, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała badanie za zakończone i przyjęła treść raportu końcowego.

#### **Przebieg i okoliczności zdarzenia:**

Po zakończeniu wchodzenia pasażerów na pokład samolotu i zamknięciu bagażników przystąpiono do procesu wypychania samolotu ze stanowiska postojowego przy wykorzystaniu dyszla i ciągnika SHOPF F-246. Komunikacja koordynatora rejsu z załogą samolotu odbywała się przy pomocy zestawu mikrofonowo-słuchawkowego. Samolot miał być wypchnięty nosem w kierunku drogi do kołowania A1. Z uwagi na specyfikę wypychania samolotów na linię centralną ze stanowiska nr 6 operatorzy sprzętu wykorzystują jako linię pomocniczą linię stanowiska 6R oraz linię bezpieczeństwa. W związku z tym, zmiana kierunku wypychania odbywa się w dwóch fazach – pierwszy skręt to wprowadzenie statku powietrznego na linię 6A, drugi to wprowadzenie go na linię centralną. Z powodu opadu deszczu podczas wypychania samolotu oznaczenie płyty postojowej było mało widoczne co utrudniało obserwację linii. Operator sprzętu kierujący ciągnikiem pierwszy skręt wykonał poprawnie, natomiast faza skrętu na linię centralną została wykonana z opóźnieniem co spowodowało, że samolot znalazł się poza linią centralną po stronie stanowisk 13 i 13R. Operator chcąc wyrównać pozycję samolotu zmienił kąt najazdu dzięki czemu znalazł się on na linii centralnej ale nie był względem niej równoległy. Kolejna próba wyprostowania pozycji samolotu przez zmianę kąta najazdu doprowadziła do przekroczenia maksymalnego kąta skrętu przedniej goleni podwozia. Podczas tych manewrów koordynatorka rejsu bezskutecznie próbowała komunikować się z operatorem ciągnika stosując sygnalizację zgodną z AHM 631. Po zatrzymaniu samolotu uzgodniła z jego załogą, że czujnik maksymalnego kąta skrętu został uruchomiony i konieczny jest powrót samolotu na stanowisko postojowe. Pasażerowie zostali przewiezieni do terminala a dowódca samolotu podjął decyzję o konieczności wykonania przeglądu przez ekipę techniczną operatora. Odczyt zapisów pokładowych rejestratorów

parametrów lotu oraz przeprowadzone próby doprowadziły do podjęcia decyzji o przebazowaniu samolotu na lotnisko macierzyste lotem technicznym z wypuszczonym podwoziem.

Przeprowadzone badanie techniczne użytego do wypychania samolotu sprzętu potwierdziło jego sprawność. Operator sprzętu oraz koordynatorka rejsu posiadali ważne uprawnienia i szkolenia niezbędne do wykonywania swoich czynności.

Na zapisie monitoringu z incydentu nie widać linii pomocniczych, które służą jako punkty odniesienia dla operatora podczas wypychania. W rozmowie z pracownikami ustalono, że linie te podczas opadów deszczu nie są widoczne.

#### **Przyczyny zdarzenia lotniczego:**

Błędna decyzja operatora holownika o kontynuowaniu wypychania samolotu pomimo, iż znalazł się on poza linią centralną co powinno być skorygowane przerwaniem wypychania i cofnięciem do pozycji wyjściowej.

Okolicznościami sprzyjającymi były opady deszczu, które spowodowały niedostateczną widoczność linii pomocniczych oraz nieefektywna komunikacja pomiędzy operatorem ciągnika i koordynatorem rejsu.

#### **Zastosowane środki profilaktyczne:**

1. Zdarzenie zostało omówione z personelem zaangażowanym w proces wypychania statków powietrznych.
2. Opis zdarzenia jest wykorzystywany podczas szkolenia operatorów sprzętu naziemnego oraz koordynatorów rejsów.

#### **Zalecenie dotyczące bezpieczeństwa:**

Przedsiębiorstwo obsługi naziemnej:

1. Zwrócić się do zarządzającego lotniskiem o zastosowanie malowania oznaczeń na płytach postojowych w sposób zapewniający ich widoczność podczas opadów deszczu.

Podpis nadzorującego badanie

*podpis na oryginale*

mgr inż. Edward Łojek