



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	445/13			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>9 kwietnia 2013 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>EPKK</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>samolot Boeing 737-400</i>			
Dowódca SP:	<i>Pilot samolotowy</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	<i>168</i>
Nadzorujący badanie:	<i>Edward Łojek</i>			
Podmiot badający:	<i>Użytkownik</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>nie wyznaczano</i>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<i>INFORMACJA O ZDARZENIU [RAPORT]</i>			
Zalecenia:	<i>NIE</i>			
Adresat zaleceń:	<i>NIE DOTYCZY</i>			
Data zakończenia badania:	<i>13 października 2015 r.</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Ze względu na występujące przeszkody terenowe na planowanym kierunku startu obliczona maksymalna masa do startu, podana w dokumentach operacyjnych, wynosiła 61500 kg przy MTOW dla tego egzemplarza samolotu 62822 kg. W związku z tymi ograniczeniami agent handlingowy uznał, że część bagażu nie może być zabrana na pokład samolotu i musi pozostać na lotnisku startu. Dowódca samolotu nie zgodził się z tą decyzją i sporządził samodzielnie nowy arkusz wyważenia samolotu używając do tego formularza dla wersji samolotu posiadającego w klasie turystycznej 154 miejsca zamiast 162 miejsc, które faktycznie znajdowały się w tym egzemplarzu samolotu oraz przyjmując 35 kg jako wagę każdego pasażera. Wyjaśniając swoje decyzje dowódca samolotu stwierdził, że użycie niewłaściwego arkusza wyważenia nie miało wpływu na wynik obliczeń ponieważ liczba miejsc w samolocie była równa ilości pasażerów (wszystkie miejsca były zajęte) a 90% pasażerów to były nieletnie dzieci, których waga nie mogła

przekraczać nawet 30 kg. W opinii dowódcy samolotu rejs był nieodpowiednio przygotowany przez dział czarterów ponieważ wyznaczony do obsługi rejsu samolot powinien zapewnić spełnienie wszelkich potrzeb zleceniodawcy. Niezabranie bagażu pasażerów, dla których zaplanowane lotnisko docelowe było tylko lotniskiem tranzytowym spowodowałoby poważne zakłócenie w ich podróży o czym został poinformowany dowódca przez przedstawiciela handlowego.

Po załadowaniu całego bagażu okazało się, że maksymalna, strukturalna masa startowa samolotu nie została przekroczona. Start odbył się na kierunku 25 podczas gdy ograniczenie masy do startu dotyczyło kierunku 07. Analiza zapisu rejestratora parametrów lotu nie wykazała żadnych przekroczeń eksploatacyjnych.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Niewłaściwe przygotowanie operacyjne lotu czarterowego.

Zastosowane środki profilaktyczne:

1. Zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych SMS użytkownika. Dokonano klasyfikacji zgodnie z przyjętymi zasadami. Zdarzenie zostało ujęte we wskaźnikach bezpieczeństwa lotniczego, które są monitorowane zgodnie z zasadami opisanymi w podręczniku zarządzania bezpieczeństwem lotniczym.
2. Zdarzenie miało miejsce przed rozpoczęciem restrukturyzacji firmy, w trakcie której rozwiązano dział lotów czarterowych. W związku z tym dalsze poszukiwanie przyczyn nieprawidłowego zaplanowania rejsu czarterowego stało się bezprzedmiotowe i niemożliwe do realizacji.
3. Dowódca samolotu złożył wyjaśnienia przed Komisją Badania Zdarzeń Lotniczych, które pozwoliły uznać, że działania załogi były podjęte w oparciu o duże doświadczenie oraz szczegółową analizę i kalkulację. Dowódcy przypomniano o konieczności przestrzegania obowiązujących procedur.
4. Materiał ze zdarzenia został wykorzystany podczas szkolenia okresowego pilotów.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Edward Łojek	<i>podpis na oryginale</i>