



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	1452/15			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	23 lipca 2015 r.			
Miejsce zdarzenia:	lotnisko EPBY			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	--			
Dowódca SP:	--			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	-
Nadzorujący badanie:	Maciej Lasek			
Podmiot badający:	Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.			
Skład zespołu badawczego:	nie wyznaczano			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	INFORMACJA O ZDARZENIU[RAPORT]			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	18 sierpnia 2015 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas wypychania samolotu Boeing 737 800 ze stanowiska postojowego nr 3, kierowca pojazdu push-back za mocno skręcił w lewą stronę. W tym samym momencie w pojeździe zapaliła się lampka alarmująca o rozłączeniu przedniej goleń. Operator opuścił samolot rozłączając przednią goleń samolotu od pojazdu, czego skutkiem było zablokowanie koła samochodu push-back o klapę podwozia. Goleń była skrecona o 90 stopni. Kapitan samolotu po ocenie sytuacji podjął decyzję o rozładunku pasażerów. Rejs odbył się samolotem zastępczym.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Przyczyną zdarzenia był brak doświadczenia operatora pojazdu push-back. Operator odbył w 2013 r. tylko wymagane do uzyskania niezbędnych uprawnień szkolenie i od tego czasu nie wypychał żadnego statku powietrznego.

Okoliczności sprzyjające zdarzeniu:

- 1) trudność manewru wypychania ze stanowiska nr 3 na PPS 1, gdzie należy na niewielkiej przestrzeni wykonać 3 zakręty każdy o kącie dochodzącym do 90 stopni,
- 2) brak odpowiednio szybkiej reakcji Kierownika Rampowego,
- 3) wprowadzenie po blisko 2 latach od odbytego szkolenia wymogu dotyczącego minimalnej liczby wypchnięć przez danego operatora w miesiącu niezależnie od posiadanego doświadczenia,
- 4) brak kontroli nad liczbą wypchnięć wykonanych przez danego operatora,
- 5) ciągłe zmiany harmonogramu prac pracowników technicznych,
- 6) brak opisu funkcji – alarm OVERTORQUE oraz czynności, które należy wykonać po jego włączeniu w „Procedurze wypychania/holowania statków powietrznych w PLB”.

Zastosowane środki profilaktyczne:

Ponowne przeszkolenie operatora pojazdu push-back z procedury wypychania/holowania statków powietrznych oraz zwiększenie ilości ćwiczeń dla operatora w zakresie wypchnięć pod nadzorem w pojeździe dyszlowym jak i bezdyszlowym.

Ponadto we wrześniu zostanie przeprowadzone szkolenie rampowe dla wszystkich pracowników wykonujących czynności służbowe na rampie.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Maciej Lasek	<i>podpis na oryginale</i>