

Małe doświadczenie, braki w szkoleniu pilotów

#Lotnictwo cywilne 14 maja 2009

Takie były podstawowe przyczyny katastrofy regionalnego Bombardiera DHC-8-402 Q400, który rozbił się w lutym w Buffalo - wynika z ujawnionych zapisów rejestratora rozmów pilotów.

Jeden z 15 Bombardierów Colgan Air (latających w barwach Continental Connection), id

Do katastrofy doszło 12 lutego ok. 22.10 czasu miejscowego. Samolot należący do Colgan Air, a wykonujący loty na rzecz Continental Connection, leciał z Newark do Buffalo (lot 3407). Na jego pokładzie znajdowało się 44 pasażerów i 5 członków załogi.

Bombardier podchodził do lądowania w sposób prawidłowy, załoga nie meldowała żadnych problemów technicznych. Niestety, samolot spadł ok. 8 km od pasa startowego, na jeden z domów mieszkalnych, w którym zginął także jego właściciel (zobacz: [Katastrofa w Buffalo](#)).

Prowadzone w tej sprawie dochodzenie komisji badania wypadków lotniczych dowiodło, że przyczyną wypadku było silne oblodzenie (zobacz: [A jednak oblodzenie?](#)). Gruba warstwa lodu spowolniła samolot. Gdy prędkość osiągnęła niebezpieczną wartość graniczną, autopilot zdecydowanie obniżył lot. Załoga prawdopodobnie nie zdawała sobie sprawy z sytuacji. Śledczy ustalili, że zamiast próbować zwiększyć prędkość, jeden z pilotów podniósł nos maszyny, próbując przeciwdziałać zmniejszeniu wysokości i powodując tym samym przeciągnięcie, a w konsekwencji upadek samolotu.

Ujawnione zapisy rejestratora rozmów pilotów, dowodzą, że oboje członkowie załogi - kapitan, 47-letni Marvin Renslow i pierwsza oficer, 24-letnia Rebecca Shaw - nie mieli wystarczającego doświadczenia i kwalifikacji do lotów w takich warunkach.

Ta druga - patrząc na grubą warstwę lodu - przyznała, że w przed przyjęciem do pracy w Colgan Air, nigdy nie miała do czynienia z oblodzeniem. Także w trakcie szkolenia w nowej pracy. *Nigdy nie widziałam lotu w warunkach oblodzenia, nigdy nie odladzałam. Nigdy tego nie doświadczyłam*, powiedziała na kilka minut przed katastrofą. Także Renslow, który latał głównie na Florydzie, nie miał większego doświadczenia w lotach w warunkach oblodzenia.

Przedstawiciele mediów odkryli, że mimo tego władze Colgan Air nie mogą odpowiadać za zaniedbania w dziedzinie szkolenia. Na symulatorach nie ćwiczy się sytuacji, gdy autopilot znacznie zniży lot - pilot jest wtedy informowany o zbyt małej prędkości przez drżenie drążka sterowego. Okazało się, że nie wymagały tego przepisy władz lotniczych FAA. Jeden z doświadczonych instruktorów sugerował, że kapitan mógł

uznać drżenie drążka za objaw jednej z form przeciągnięcia dynamicznego, któremu przeciwdziała się właśnie podniesieniem nosa maszyny...

Dziennikarze ujawnili jednak fakt, że Renslow miała poważne problemy ze zdawaniem egzaminów, w tym na symulatorach, sprawdzających zachowanie w warunkach ekstremalnych. 6-rotnie inspektorzy FAA uznawali jego kwalifikacje za niewystarczające, w tym 2 razy w trakcie jego pracy w Colgan Air (od 2005). Ostatecznie był jednak dopuszczany do lotów, po kolejnych, udanych sprawdzianach. Dziennikarze zwracają jednak uwagę, że z Colgan Air odeszło w ostatnim czasie wielu doświadczonych pilotów, co mogło wpłynąć na ogólną ocenę kwalifikacji Renslowa przez jego przełożonych.



Jeden z 15 Bombardierów Colgan Air (latających w barwach Continental Connection), identyczny z tym, który rozbił się w lutym na przedmieściach Buffalo

Do katastrofy doszło 12 lutego ok. 22.10 czasu miejscowego. Samolot należący do Colgan Air, a wykonujący loty na rzecz Continental Connection, leciał z Newark do Buffalo (lot 3407). Na jego pokładzie znajdowało się 44 pasażerów i 5 członków załogi.

Bombardier podchodził do lądowania w sposób prawidłowy, załoga nie meldowała żadnych problemów technicznych. Niestety, samolot spadł ok. 8 km od pasa startowego, na jeden z domów mieszkalnych, w którym zginął także jego właściciel (zobacz: [Katastrofa w Buffalo](#)).

Prowadzone w tej sprawie dochodzenie komisji badania wypadków lotniczych dowiodło, że przyczyną wypadku było silne oblodzenie (zobacz: [A jednak oblodzenie?](#)). Gruba warstwa lodu spowolniła samolot. Gdy prędkość osiągnęła niebezpieczną wartość graniczną, autopilot zdecydowanie obniżył lot. Załoga prawdopodobnie nie zdawała sobie sprawy z sytuacji. Śledczy ustalili, że zamiast próbować zwiększyć prędkość, jeden z pilotów podniósł nos maszyny, próbując przeciwdziałać zmniejszeniu wysokości i powodując tym samym przeciągnięcie, a w konsekwencji upadek samolotu.

Ujawnione zapisy rejestratora rozmów pilotów, dowodzą, że oboje członkowie załogi - kapitan, 47-letni Marvin Renslow i pierwsza oficer, 24-letnia Rebecca Shaw - nie mieli wystarczającego doświadczenia i kwalifikacji do lotów w takich warunkach.

Ta druga - patrząc na grubą warstwę lodu - przyznała, że w przed przyjęciem do pracy w Colgan Air, nigdy nie miała do czynienia z oblodzeniem. Także w trakcie szkolenia w nowej pracy. *Nigdy nie widziałam lotu w warunkach oblodzenia, nigdy nie odladzałam. Nigdy tego nie doświadczyłam*, powiedziała na kilka minut przed katastrofą. Także Renslow, który latał głównie na Florydzie, nie miał większego doświadczenia w lotach w warunkach oblodzenia.

Przedstawiciele mediów odkryli, że mimo tego władze Colgan Air nie mogą odpowiadać za zaniedbania w dziedzinie szkolenia. Na symulatorach nie ćwiczy się sytuacji, gdy autopilot znacznie zniży lot - pilot jest wtedy informowany o zbyt małej prędkości przez drżenie drążka sterowego. Okazało się, że nie wymagały tego przepisy władz lotniczych FAA. Jeden z doświadczonych instruktorów sugerował, że kapitan mógł uznać drżenie drążka za objaw jednej z form przeciągnięcia dynamicznego, któremu przeciwdziała się właśnie podniesieniem nosa maszyny...

Dziennikarze ujawnili jednak fakt, że Renslow miała poważne problemy ze zdawaniem egzaminów, w tym na symulatorach, sprawdzających zachowanie w warunkach ekstremalnych. 6-rotnie inspektorzy FAA uznawali jego kwalifikacje za niewystarczające, w tym 2 razy w trakcie jego pracy w Colgan Air (od 2005). Ostatecznie był jednak dopuszczany do lotów, po kolejnych, udanych sprawdzianach. Dziennikarze zwracają jednak uwagę, że z Colgan Air odeszło w ostatnim czasie wielu doświadczonych pilotów, co mogło wpłynąć na ogólną ocenę kwalifikacji Renslowa przez jego przełożonych.

Powiązane wiadomości

[Małe doświadczenie, braki w szkoleniu pilotów \(2009-05-14\)](#)

[Katastrofa w Buffalo \(2009-02-13\)](#)

[A jednak oblodzenie? \(2009-02-14\)](#)

[Katastrofa w Buffalo \(2009-02-13\)](#)