



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

### Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>279/15</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>6 marca 2015 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>EPWR</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>Boeing 737-500</i>			
Dowódca SP:	<i>Pilot samolotowy</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	-
Nadzorujący badanie:	<i>Edward Łojek</i>			
Podmiot badający:	<i>Zarządzający lotniskiem</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>5 października 2016 r.</i>			

#### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Do zdarzenia doszło po zakończonym boardingu pasażerów, przed zamknięciem przednich drzwi pasażerskich. Nikt z pasażerów oraz personelu obsługującego w wyniku zdarzenia nie ucierpiał.

Przebieg i okoliczności zdarzenia ustalono na podstawie informacji uzyskanych od osób obsługujących rękaw oraz zapisu z kamer monitoringu. Po zakończeniu czynności związanych z boardingiem pasażerów oraz przed zamknięciem drzwi przez stewardesę, osoba obsługująca rękaw pasażerski wysunęła spod drzwi ich zabezpieczenie tzw. „safety shoe”. W chwili wyprostowywania pracownika, który trzymał zabezpieczenie w dłoni, rękaw gwałtownie opadł (ok. 45 cm w ciągu 1-2 sekund) opierając się na w pełni otwartych drzwiach samolotu. Po zaistnieniu zdarzenia osoba obsługująca rękaw odłożyła zabezpieczenie do przeznaczonej do tego kuwety. Obsługa rękawa nie użyła przycisku „emergency”, powodującego przerwanie wszystkich

trwających operacji i całkowite unieruchomienie rękawa. Po przybyciu na miejsce osoby odpowiedzialnej za obsługę techniczną rękawów pasażerskich stwierdzono, że system automatyki ciągle działa próbując na bieżąco pozycjonować rękaw względem statku powietrznego. Po naciśnięciu przycisku awaryjnego zatrzymania doprowadzono do przerwania wszystkich trwających operacji i całkowitego unieruchomienia rękawa.

### **Przyczyny zdarzenia lotniczego:**

Usterka czujnika systemu automatycznego pozycjonowania, który wygenerował błędny sygnał powodujący gwałtowne obniżenie rękawa pasażerskiego.

### **Zastosowane środki profilaktyczne:**

1. Wstrzymano eksploatację dwóch rękawów pasażerskich do czasu wdrożenia zaleceń opracowanych przez komisję powołaną w celu wyjaśnienia przyczyn zdarzenia.
2. Zamontowano nowy czujnik systemu automatycznego pozycjonowania rękawa pasażerskiego.
3. Zamontowano dodatkowe kamery monitoringu w każdym zainstalowanym na lotnisku rękawie pasażerskim:
  - jedna z nich będzie monitorowała oraz rejestrowała obraz na stanowisku operatora rękawa;
  - druga kamera będzie przekazywać i rejestrować obraz na zewnątrz baldachimu w strefie wrażliwej czujników dokowanego statku powietrznego. Obraz z kamery będzie przedstawiony na monitorze zainstalowanym przy stanowisku operatora w taki sposób, aby ułatwić mu pracę.
4. Zmodyfikowano oprogramowanie sterujące rękawów pasażerskich pozwalające na ograniczenie możliwości samoczynnego zadziałania zabezpieczenia „*safety shoe*”:
  - uruchomienie funkcji umożliwiającej rejestrowanie zadziałania zabezpieczenia „*safety shoe*”;
  - zobrazowanie zadziałania zabezpieczenia „*safety shoe*” na panelu operatora w celu udostępnienia informacji o jego zadziałaniu.
5. Wymieniono czujniki zabezpieczenia drzwi samolotu „*safety shoe*” w funkcjonujących na lotnisku rękawach pasażerskich.
6. Doprecyzowano instrukcję operatora rękawa pasażerskiego w zakresie dotyczącym procedur oraz czynności podczas odsuwania rękawa od statku powietrznego oraz zasad użycia przycisku awaryjnego zatrzymania.
7. Przekazano obowiązującą instrukcję do firmy handlingowej obsługującej rękawy oraz umieszczono ją w widocznym dla ich operatorów miejscu.
8. Przeprowadzono udokumentowane szkolenie teoretyczne oraz praktyczne całego personelu odpowiedzialnego za obsługę rękawów pasażerskich.
9. Przekazano dokumentację szkoleniową pełnomocnikowi ds. zarządzania bezpieczeństwem dotyczącą zapoznania pracowników ze zaktualizowaną procedurą obsługi rękawów pasażerskich.

10. Po przeprowadzeniu testów nowego wyposażenia rękawów oraz wprowadzeniu zaktualizowanych procedur rozpoczęto eksploatację znajdujących się na lotnisku rękawów pasażerskich.

**Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

---

Koniec

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