



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	196/16			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	06 lutego 2016 r.			
Miejsce zdarzenia:	Port lotniczy EPKT			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot Bombardier DHC-8-400			
Użytkownik / Operator SP:	PLL „LOT” SA			
Dowódca SP:	Pilot zawodowy liniowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	2	-
Nadzorujący badanie:	Tomasz Makowski			
Podmiot badający:	LS Technics			
Skład zespołu badawczego:	Nie powoływano			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	Informacja o zdarzeniu			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	03.03.2016 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas podpinania dyszla do samolotu SP-EQE w trakcie jego wypychania ze stanowiska nr 8 Koordynator utrzymywał łączność z kapitanem samolotu przez zestaw słuchawkowy. Podpinanie dyszla Koordynator wykonywała przy pomocy Operatora-kierowcy ciągnika. Silniki samolotu były w tym czasie wyłączone. Kiedy Koordynator, znajdując się z prawej strony dyszla, dokręcała śruby zabezpieczające, znajdujące się po obu stronach jego głowicy, Kapitan zapytał ją o zgodę na uruchomienie silnika nr 2. Koordynator wyraziła na to zgodę, znajdując się jeszcze pod kadłubem, przy goleni podwozia i natychmiast poczuła, że pokrywy luku przedniego podwozia umieszczone przed jego golenią zaczynają się zamykać. Operator, zauważywszy, że Koordynator została

przytrzaśnięta przez pokrywy, pospieszył z pomocą, usiłując rozchylić pokrywy. Operator słyszał, jak Koordynator zwraca się do Kapitana z prośbą o otwarcie pokryw, gdyż została przez nie przytrzaśnięta. Nie było na to żadnej widocznej reakcji. Po kilku próbach odciążenia pokryw Koordynator zdołała się wydostać spod kadłuba, a pokrywy luku całkowicie się zamknęły. Koordynator nie odczuwała żadnych dolegliwości fizycznych i wraz z Operatorem wspólnie dokończyli wypychanie samolotu. Po zakończeniu obsługi o wszystkim został poinformowany Kierownik Zmiany LS Technics. Koordynator została odwieziona do szpitala, gdzie pozostała jedną dobę na obserwacji, po czym została zwolniona do domu. Operator podczas prób jej uwolnienia doznał stłuczenia dwóch palców, został opatrzony ambulatoryjnie i mógł wrócić do pracy.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Zbyt wczesne wydanie przez Koordynatora zgody Kapitanowi samolotu na uruchomienie silnika nr 2.

Działania profilaktyczne podjęte przez Użytkownika:

- *Zdarzenie zostało omówione z personelem w obszarze Operatorów GSE i w Sekcji Koordynacji Rejsów.*
- *Personelowi zwrócono uwagę, że gdy otwarte są pokrywy luku przedniego podwozia i uruchamiany jest silnik nr 2, obowiązuje absolutny zakaz przebywania bezpośrednio przy goleni podwozia przedniego samolotu, ponieważ po uruchomieniu tego silnika pokrywy luku zaczynają się automatycznie zamykać.*

Działania korygujące podjęte przez Użytkownika:

Opublikowano biuletyn mówiący o podstawowych zasadach bezpieczeństwa w trakcie podłączania ciągnika dyszlowego do samolotu typu Bombardier DHC-8 z uwzględnieniem informacji o automatycznym zamykaniu się przednich pokryw luku przedniego podwozia po uruchomieniu silnika samolotu.

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

Nie ma.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Tomasz Makowski	<i>podpis na oryginale</i>