



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

Dot. zdarzenia nr: 326/11

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia,
Z-ca przewodniczącego Komisji: mgr inż. Andrzej PUSSAK
Z-ca przewodniczącego Komisji: mgr inż. Jacek JAWORSKI
Członek Komisji: dr inż. Michał CICHON
Członek Komisji: dr inż. Dariusz FRĄTCZAK
Członek Komisji: mgr inż. Piotr LIPIEC
Członek Komisji: inż. Tomasz MAKOWSKI
Członek Komisji: dr inż. Stanisław ŻURKOWSKI

W dniu 18 grudnia 2012 roku, podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez Użytkownika, wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego samolotu ATR 72-200, które wydarzyło się w dniu 18 kwietnia 2011 roku na Lotnisku Chopina w Warszawie. Działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała dostarczone informacje za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas przeglądu przedlotowego na lotnisku w Rydze (EVRA) zauważono w tylnej, dolnej części kadłuba sworzeń podporowy służący do podpierania samolotu podczas obsługi hangarowej. Sworzeń ten nie został usunięty po wykonaniu prac w Warszawie, ani nie został zauważony podczas przeglądu przedlotowego w Warszawie.

Przyczyna incydentu lotniczego:

nie zastosowanie się mechanika organizacji obsługowej do instrukcji zawartej w Job Instruction Card podczas obsługi hangarowej w Warszawie.

Okoliczność sprzyjająca zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

nie zauważenie podczas przeglądu przedlotowego w Warszawie pozostawionego po obsłudze hangarowej sworznia.

Podjęte przez użytkownika działania profilaktyczne:

1) Poinformowanie personelu technicznego organizacji obsługowej o zdarzeniu.

- 2) Wykonanie prezentacji dotyczącej prawidłowego wykonywania przeglądów przedlotowych.
- 3) Przypomniano personelowi technicznemu o postępowaniu zgodnie z instrukcją zamieszczoną w Job Instruction Card.
- 4) Przypomniano pilotom o konieczności dokładnego wykonywania przeglądów przedlotowych ze szczególnym uwzględnieniem wszystkich nietypowych elementów, które mogą znajdować się w strukturze samolotu.

Nadzorujący badanie:

mgr inż. Jacek Jaworski *podpis na oryginale*