



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

Dot. zdarzenia nr: 987/11

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Andrzej Pussak
Członek Komisji:	dr inż. Dariusz Frączak
Członek Komisji:	mgr inż. Jerzy Kędziński
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski

W dniu 24 października 2012 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez użytkownika okoliczności zdarzenia samolotu Embraer 175, które wydarzyło się w dniu 8 sierpnia 2011 r. na lotnisku Warszawa-Okęcie (EPWA). 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 podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzeń:

Po przyjeździe załogi na stanowisko postojowe kapitan został poinformowany o o dymie na pokładzie samolotu oraz o tym, że Lotniskowa Straż Pożarna została poinformowana o zdarzeniu. Załoga pozostała na zewnątrz samolotu. Ponieważ LSP nie podejżdżała kapitan zadzwonił do koordynacji LS Airport Servies S.A. (tzw. VERA). Otrzymał informację, że VERA nic nie wie o o zdarzeniu. Kapitan przekazał informację o pożarze i zażądał przyjazdu LSP. Ponieważ dalej nic się nie działo zadzwonił do centrum operacyjnego LOT. Od momentu zauważenia dymu do przyjazdu LSP minęło kilkanaście minut.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Przyczyną zdarzenia polegającego na pojawianiu się dymu było zwarcie w gnieździe podłączenia zasilania naziemnego prawdopodobnie z powodu obecności w nim ciała obcych i/lub poluzowania wewnętrznych przewodów gniazda.

Komisja akceptuje następujące **zastosowane środki profilaktyczne:**

1. Wydano i wykonano Engineering Order E LOT/E70/0030/11 na sprawdzenie stanu gniazd zasilania naziemnego od zewnętrznej i wewnętrznej strony kadłuba samolotu w całej flocie EMBRAER 170/175.
2. Wydano Engineering Order E LOT/E70/0033/11 dla floty EMBRAER 170/175 oraz Engineering Order E LOT/E90/0050/11 dla floty EMBRAER 195 na sprawdzenie stanu gniazd zasilania naziemnego od zewnętrznej I wewnętrznej strony kadłuba samolotu po zakończeniu wszystkich prac na przeglądzie C (6000 FH).

3. Wykorzystać raport z badania incydentu podczas szkoleń okresowych mechaników obsługi technicznej ze zwróceniem uwagi na potencjalne konsekwencje nie używania osłony przewodów gniazda GPU podczas wykonywania zadań obsługowych wymagających użycia takiej osłony.
4. Opracować procedurę przekazywania samolotów pomiędzy załogą, obsługą naziemną i obsługą techniczną pod kątem usprawnienia procesu wykrywania okoliczności i sprawców uszkodzeń samolotów, kontroli dostępu do samolotu oraz nadzoru nad samolotem i odpowiedzialności w sytuacjach awaryjnych podczas postoju (powiadamiania służb ratowniczych).
5. W oparciu o sporządzony raport z badania incydentu lotniczego przekazać informacje kontraktowym agentom handlingowym o zaistniałym incydencie ze zwróceniem uwagi na konieczności zdecydowanego reagowania na przypadki pojawienia się dymu lub ognia podczas obsługi handlingowej.
6. Opracować, udostępnić i wdrożyć zasady/procedury monitorowania wydawanych Engineering Order z uwzględnieniem dotrzymania terminów ich realizacji i analizy wyników ich realizacji.
7. Opracować biuletyn dla pilotów floty EMBRAER 170/190 z omówieniem zaistniałego incydentu.

Nadzorujący badanie

dr inż. Stanisław Żurkowski, Eur Ing *podpis na oryginale*