



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

**Dot. zdarzenia nr: 169/10**

## **UCHWAŁA**

**Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych w składzie:**

Przewodniczący Komisji - prowadzący dr inż. Maciej Lasek

Zastępca Przewodniczącego Komisji: mgr inż. Jacek Jaworski

Zastępca Przewodniczącego Komisji: mgr inż. pil. Andrzej Pussak

Członek Komisji: inż. Tomasz Makowski

Członek Komisji: mgr inż. Piotr Lipiec

Członek Komisji: mgr inż. pil. Waldemar Targalski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 29 października 2012 roku, okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu B767-300, które wydarzyło się w dniu 26 lutego 2010 roku podczas kołowania 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 uznała informacje zawarte w zgłoszeniu zdarzenia oraz uzupełnione przez operatora za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

### **Przebieg i okoliczności zdarzenia:**

*Podczas kołowania po lądowaniu w WAW na stanowisko postojowe załoga została poinformowana przez kontrolera o tym, że z lewego głównego podwozia wydobywa się dym. Samolot na polecenie Dyżurnego Portu zatrzymał się na drodze kołowania. Załoga wyłączyła silnik nr 1. Przybyły dwa samochody FOLLOW ME i odjechały bez przekazania załodze informacji o dokonanych ustaleniach. Następnie kontroler ATC nakazał załodze kołowanie na stanowisko nr 44. Na stanowisku postojowym przed samolotem zatrzymał się jeden z wozów bojowych lotniskowej straży pożarnej jednak nie podejmował żadnych działań. Załoga nadal nie*

*miała informacji o aktualnej sytuacji oraz o tym, że za samolotem stoją kolejne wozy bojowe i karetki pogotowia. Załoga widziała jak do samolotu podjechał wóz dowodzenia LSP, z którego wysiadły osoby, które zaczęły się przebierać w ubranie „robocze” i zakładać hełmy. W czasie całego kołowania w kokpicie nie było żadnych oznak/sygnalizacji pożaru. Zdaniem kapitana działanie służb naziemnych/ratowniczych pod samolotem było chaotyczne i nieadekwatne do zaistniałej sytuacji, ponieważ szczątkowe informacje mówiły o pożarze, którego faktycznie nikt nie gasił. Po zakończeniu rejsu obsługa techniczna PLL LOT wykonała sprawdzenie kół nr 1 i 5 lewego głównego podwozia. Nie stwierdzono uszkodzeń jak również odcieków płynu hydraulicznego. Stwierdzono, że płyn do odładzania samolotu, spłynął do gondoli podwozia na zespoły hamulcowe po lądowaniu tworząc „parę wodną”.*

***Działanie służb lotniskowych zostało omówione podczas wspólnego spotkania przedstawicieli operatora oraz zarządzającego portem Warszawa-Okęcie w celu wyeliminowania w przyszłości zaistniałych niedomówień pomiędzy służbami lotniskowymi a załogą samolotu.***

**Przyczyną incydentu było:**

spłynięcie resztek płynu odładzającego na gorące zespoły hamulcowe co spowodowało intensywne parowanie uznane przez służby lotniskowe portu jako dym.

**Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

**Nadzorujący badanie:**

mgr inż. Waldemar Targalski *podpis na uchwale*