



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

### Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b><i>1050/14</i></b>			
Rodzaj zdarzenia:	<b><i>INCYDENT</i></b>			
Data zdarzenia:	<b><i>11 lipca 2014 r.</i></b>			
Miejsce zdarzenia:	<b><i>LEMD</i></b>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<b><i>samolot Boeing 737-400</i></b>			
Dowódca SP:	<b><i>Pilot samolotowy</i></b>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	<b><i>125</i></b>
Nadzorujący badanie:	<b><i>Edward Łojek</i></b>			
Podmiot badający:	<b><i>Użytkownik</i></b>			
Skład zespołu badawczego:	<b><i>nie wyznaczano</i></b>			
Zalecenia:	<b><i>NIE</i></b>			
Adresat zaleceń:	<b><i>NIE DOTYCZY</i></b>			
Data zakończenia badania:	<b><i>27 maja 2015 r.</i></b>			

#### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas dostawiania pomostu dla pasażerów („rękawa”) doszło do uszkodzenia poszycia kadłuba w okolicy drzwi 1L, które spowodowała ostra krawędź podłogi rękawa. Uszkodzenie o rozmiarach 2x15 cm. zostało wykryte po odstawieniu rękawa, zanim rozpoczęto wypychanie samolotu. Rejs powrotny został odwołany a na miejsce zdarzenia została skierowana ekipa techniczna w celu dokonania oceny uszkodzenia i przygotowania samolotu do przelotu technicznego do miejsca stałego bazowania w celu dokonania naprawy. Uzyskano zgodę producenta samolotu na przebazowanie techniczne po zastosowaniu określonych wymagań. Naprawę wykonano zgodnie z zaleceniami producenta.

Badanie zdarzenia zostało przeprowadzone również przez zarządzającego lotniskiem. W jego wyniku stwierdzono, że:

- samolot został zaparkowany prawidłowo, zgodnie ze wskazaniami systemu AGNIS (Azimuth Guidance for Nose-in Stand);
- rękaw nie był wyposażony w zabezpieczenia zapobiegające uszkodzeniu samolotu, które są stosowane w innych typach rękawów. Firma odpowiadająca za dozór techniczny rękawów oświadczyła, że ten model nie wymaga takich zabezpieczeń i nigdy w nie nie był wyposażony;
- od roku 2007 na tym stanowisku postojowym odbyło się 187 operacji samolotu typu Boeing 737-400 i nigdy nie doszło do uszkodzenia samolotu;
- ze względu na specyficzną lokalizację anten i rurek pitota w tym typie samolotu, wymagany jest specjalny sposób dostawiania rękawa o czym są poinformowani operatorzy rękawów.

#### **Przyczyny zdarzenia lotniczego:**

Przyczyną zdarzenia był nieprawidłowo przeprowadzony proces dostawiania pomostu dla pasażerów („rękawa”) do drzwi samolotu.

#### **Działania profilaktyczne podjęte przez zarządzającego lotniskiem:**

Zastosowano dodatkowe, tymczasowe zabezpieczenia elementów rękawa, które doprowadziły do uszkodzenia samolotu, jednakże ich skuteczność w warunkach, w których doszło do incydentu nie została potwierdzona.

#### **Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa sformułowane przez zarządzającego lotniskiem:**

- firma odpowiedzialna za obsługę rękawów przeprowadzi dodatkowe szkolenie wszystkich ich operatorów pod kątem specyfiki obsługi z uwagi na typ samolotu;
- firma odpowiedzialna za obsługę techniczną rękawów przeprowadzi analizę skuteczności wprowadzenia dodatkowych zabezpieczeń w celu podniesienia poziomu bezpieczeństwa użytkowania i rozpocznie proces certyfikacji zmian jeśli będzie to konieczne;
- firma odpowiedzialna za obsługę techniczną rękawów przygotuje raport o możliwości zwiększenia poziomu bezpieczeństwa użytkowania wszystkich typów eksploatowanych rękawów.

---

Koniec

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