



**Dot. incydentu nr: 1817/14**

## **UCHWAŁA**

### **PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH**

Po rozpatrzeniu w dniu 25 lutego 2015 r., przedstawionych przez użytkownika informacji o okolicznościach zaistnienia incydentu lotniczego, który wydarzył się 6 października 2014 r. na lotnisku EPMO, 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 uchylającą dyrektywę 94/56/WE, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała badanie za zakończone i przyjęła treść raportu końcowego z badania incydentu lotniczego.

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

Ze stanowisk 5 i 6 na płycie postojowej nr 1 zostały wypchnięte dwa samoloty typu Boeing 737-800. W jednym z nich z powodu usterki APU (Auxiliary Power Unit) do uruchomienia silnika konieczne było użycie naziemnego agregatu powietrznego. Podczas uruchamiania drugiego silnika niezbędne było zwiększenie obrotów silnika pracującego. Operacja ta została wykonana na drodze do kołowania A2 z niewystarczającym odstępem do drugiego samolotu co spowodowało narażenie go na podmuch gazów wylotowych („jet blast”).

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

Niezachowanie odpowiedniego odstępu pomiędzy samolotami w sytuacji, gdy w jednym z nich uruchamianie silników odbywało się bez użycia APU.

#### **Zastosowane środki profilaktyczne:**

1. Firma handlingowa wprowadzi zmiany do procedury określającej zachowanie koordynatora rejsu podczas manewru statku powietrznego uruchamianego z użyciem drugiego silnika, aby zwrócił uwagę i ewentualnie wstrzymał lub opóźnił rozruch silnika, który może spowodować wystąpienie „jet blast”.
2. Kierownik terenowego zespołu kontroli lotniska zapozna podległy personel z analizą zdarzenia oraz wprowadzi do instrukcji zapis o konieczności informowania kontrolera ruchu

naziemnego o uruchamianiu silników statku powietrznego z uszkodzonym APU z odpowiednim wyprzedzeniem.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Podpis nadzorującego badanie

*podpis na oryginale*

mgr inż. Edward Łojek