



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

Dot. zdarzenia nr: 1507/12

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia: dr inż. Maciej Lasek
Członek Komisji: dr inż. Dariusz Frątczak
Członek Komisji: mgr inż. Bogdan Fydrych
Członek Komisji: mgr inż. Edward Łojek
Członek Komisji: lic. Robert Ochwat
Członek Komisji: mgr inż. Waldemar Targalski

W dniu 18 stycznia 2013 roku, podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez Użytkownika, wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego które wydarzyło się w dniu 14 listopada 2012 roku podczas obsługi naziemnej samolotu na lotnisku EPKT. 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:

Po wkołowaniu samolotu na stanowisko postojowe załoga oczekiwała na podłączenie naziemnego źródła zasilania (GPU). Agent obsługi naziemnej nawiązał kontakt z załogą i przekazał informację, że czynności obsługowe mogą się rozpocząć dopiero po wyłączeniu świateł antykolizyjnych. Przekazując tę informację zakładał, że równocześnie zostanie wyłączony silnik samolotu. Załoga samolotu odpowiadając agentowi zakazała podjazdu schodów i wyłączyła światła antykolizyjne. W tym momencie personel obsługi zakładając, że wyłączenie świateł antykolizyjnych jest równoczesne z wyłączeniem silnika, rozpoczął podjazd do samolotu, ale po stwierdzeniu, że silnik samolotu nadal pracuje natychmiast go przerwała.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Nieprecyzyjna komunikacja pomiędzy agentem obsługi naziemnej i załogą. Brak w dokumentacji agenta obsługi naziemnej jak i przewoźnika procedury podłączania naziemnego źródła zasilania przy pracującym jednym silniku samolotu.

Działania podjęte przez użytkownika:

1. Uzgodnienie przez agenta obsługi naziemnej i przewoźnika procedury podłączenia naziemnego źródła zasilania przy pracującym jednym silniku samolotu.
2. Ustanowienie do czasu wprowadzenia procedury do obowiązujących dokumentów tymczasowych zasad obowiązujących agenta obsługi naziemnej i załogę samolotu podczas podłączenia naziemnego źródła zasilania.
3. Poinformowanie pracowników agenta obsługi naziemnej o nowych zapisach i ustaleniach.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Nadzorujący badanie:

mgr inż. Edward Łojek *podpis na oryginale*