

Warszawa, dnia 20 marca 2017 r.

Poz. 403

**KOMUNIKAT NR 385  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 20 marca 2017 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego nr 212/2014**

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225) w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. **Incydent lotniczy**, który wydarzył się w dniu 18 lutego 2014 r. na samolocie Embraer 170, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik techniczny"**  
**w grupie przyczynowej: "T12 – Inne"**  
**oraz**  
**"Czynnik organizacyjny"**  
**w grupie przyczynowej: "O10 – Obsługa techniczna".**

**2. Opis okoliczności incydentu lotniczego:**

Skrócony opis zdarzenia powstał na podstawie raportu końcowego przesłanego przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

W trakcie obsługi naziemnej z uwagi na niesprawne APU załoga zamówiła usługę podgrzania wnętrza samolotu. Wykorzystano do tego celu agregat grzewczy Guinault GR130V5 nr 1027. Podczas wchodzenia na pokład samolotu, już w rękawie pomostu wyczuwalna była woń spalin. Informacja o tym została przekazana koordynatorowi obsługi rejsu. Zgodnie z obowiązującą procedurą personel przed rozpoczęciem chłodzenia lub ogrzewania pokładu samolotu zobowiązany jest do sprawdzenia sprawności wykorzystywanych do tego celu agregatów. Pracownicy w składanych wyjaśnieniach zapewnili, że agregat grzewczy w trakcie uruchamiania był sprawny. Po zgłoszeniu przez załogę zadymienia pokładu samolotu agregat został wycofany z użycia i przekazany do służb technicznych w celu sprawdzenia jego stanu. W trakcie inspekcji sprzętu stwierdzona została usterka, która została usunięta. W procesie użytkowania sprzętu lotniskowego prowadzone są kontrole stanu technicznego przez poszczególne grupy pracowników. Kontrola w trakcie obsługi codziennej prowadzona jest przez podstawowych pracowników rampy. Prowadzona jest również kontrola cotygodniowa oraz wynikająca z przeglądów zalecanych przez producenta sprzętu wykonywana przez zatrudnionych mechaników. W tym przypadku najprawdopodobniej usterka nie została wychwycona w trakcie kontroli obsługi codziennej.

**3. Przyczyna incydentu lotniczego:**

Usterka techniczna agregatu grzewczego, która nie została wychwycona w trakcie rutynowej kontroli obsługi codziennej.

**4. Zalecenia profilaktyczne Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące bezpieczeństwa:**

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie wydała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

**Piotr Samson**