



Dot. incydentu nr: 28/15

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 18 lutego 2015 r. przedstawionych przez Użytkownika informacji na temat zdarzenia samolotu SAAB SF-340A, którego zaistnienie stwierdzono 10 stycznia 2015 r. podczas postoju na lotnisku EPWR, 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 uchylającego dyrektywę 94/56/WE¹**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych podjęła decyzję o zakończeniu badania na podstawie informacji nadesłanych przez Użytkownika.

Informacje/raport o zdarzeniu

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Samolot po lotach 30 grudnia 2014 r. został zaparkowany na płycie postojowej PPS4 (płyta południowa) lotniska Wrocław-Strachowice [EPWR]. Obok niego, po jego prawej i lewej stronie zaparkowane były pozostałe samoloty SF-340A tego samego operatora. W dniu 10 stycznia 2015 r. podczas przejścia aktywnego frontu atmosferycznego wystąpiły bardzo silne porywy wiatru. Pełniący dyżur na płycie pracownik SOL podczas obchodu stwierdził, iż samolot został znacznie obrócony w stosunku do pozycji, w której go zaparkowano. Zabezpieczył podstawkami koła samolotu i powiadomił Dyżurnego Portu, który z kolei przekazał odpowiednie informacje Działowi Operacyjnemu operatora.



Powyżej i poniżej: Samoloty SP-MRB i SP-MRC na płycie postojowej PPS4 lotniska EPWR 10 stycznia 2015 r. po przejściu podmuchów wiatru oraz zastosowane kliny pod koła podwozia i ich stan.



¹ Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

Samolot został obrócony przez wiatr o ok. 135° w lewo w stosunku do pierwotnej pozycji, a jego goleń przedniego podwozia została obrócona o 180°, co spowodowało zerwanie kabla zasilającego reflektor umieszczony na tej goleni. Usterzenie samolotu po obróceniu go przez wiatr znalazło się w odległości zaledwie ok. 1 m od końcówki skrzydła sąsiedniego samolotu. Sytuację udokumentowano fotograficznie i obrócony samolot przywrócono do poprawnej pozycji ręcznie. Dotankowano jego zbiorniki, dolewając ok. 800 kg paliwa w celu dociążenia samolotu i dodatkowego zabezpieczenia w ten sposób przed ewentualnymi następnymi podmuchami wiatru. Stwierdzono, że podstawiane pod koła podwozia kliny były wykonane z drewna, a ich jakość była nie najlepsza. Stwierdzono również, że nie podłożono klinów pod wszystkie koła sąsiednich samolotów.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Nieprawidłowe zabezpieczenie zaparkowanych samolotów przez nie podłożenie klinów pod ich wszystkie koła i zastosowanie niewłaściwych jakościowo klinów.

Czynnikami sprzyjającymi zaistnieniu zdarzenia były:

- Bardzo silne podmuchy wiatru;
- Zmniejszona masa samolotu wskutek niedopełnienia zbiorników paliwa.

Środki profilaktyczne podjęte przez Zgłaszającego:

- Powiadomienie personelu Operatora o zdarzeniu.
- Zgłoszenie zdarzenia do wewnętrznego systemu SMS celem dalszego procesu wyjaśniającego.
- Zakup 3 kompletów profesjonalnych gumowych klinów pod koła samolotów.
- Zapinanie na czas postoju zabezpieczenia przedniego podwozia umożliwiającego rozłączenie sterowania golenią, co pozwala na jej swobodny obrót wokół osi skrętu.
- Wymiana informacji z Wytwórcą samolotu nt. zasadności wyjmowania blokady sterowania przednim podwoziem w celu zabezpieczenia przed skretem goleni (wg informacji Wytwórcy blokada i tak nie działa w przypadku, gdy wyłączona jest pompa hydrauliczna).

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale