



# PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

## Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>1304/18</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<b>INCYDENT</b>			
Data zdarzenia:	<b>22 maja 2018 r.</b>			
Miejsce zdarzenia:	<b>TMA lotniska Bordeaux-Mérignac (LFBD)</b>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<b>Samolot Boeing 737-800</b>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	-
Nadzorujący badanie:	<b>Piotr Richter</b>			
Podmiot badający:	<b>UŻYTKOWNIK</b>			
Skład zespołu badawczego:	<b>NIE WYZNACZONO</b>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<b>Informacja o zdarzeniu (raport)</b>			
Zalecenia:	<b>NIE</b>			
Adresat zaleceń:	<b>NIE DOTYCZY</b>			
Data zakończenia badania:	<b>11 grudnia 2018 r.</b>			

### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Około 10 minut po starcie samolotu personel pokładowy znajdujący się w tylnym bufecie został zaalarmowany niepokojącymi krzykami i wołaniem o pomoc. Personel pokładowy zobaczył w tylnej części samolotu zadymienie i wyczuł gryzący zapach. Natychmiast zostały podjęte działania w celu zażegnania zagrożenia. Personel pokładowy udał się z gaśnicą halonową w stronę źródła zadymienia. W tym czasie o sytuacji został poinformowany personel pokładowy znajdujący się w przednim bufecie. Zlokalizowano źródło zadymienia znajdujące się w torbie jednego z pasażerów. Torba została przekazana personelowi pokładowemu samolotu, który natychmiast rozpoczął gaszenie używając gaśnicy halonowej. Po kilku sekundach do tylnego bufetu przybyli inni członkowie personelu pokładowego wraz z dodatkowymi gaśnicami oraz kapturem przeciwdymnym. Po przejrzeniu zawartości torby okazało się, że źródłem zadymienia był powerbank, który po ugaszeniu został wrzucony do pojemnika cateringowego i zalany wodą.

## **Przyczyna zdarzenia lotniczego:**

**Przyczyną zdarzenia lotniczego była obecność w bagażu podręcznym powerbanku o nieznannej mocy i jego samoistny zapłon.**

**Działania profilaktyczne proponowane przez podmiot badający:**

### ***MCC i Dział Personelu Pokładowego***

1. Dokonać sprawdzenia stanu faktycznego rozmieszczenia rękawic ochronnych i jego zgodności z dokumentacją EEL i QRC.
2. Na podstawie wyników ww. weryfikacji dokonać ewentualnych aktualizacji zapisów w dokumentach EEL i QRC.  
***lub***
3. W celu jak najszybszego dostępu i użycia przez personel pokładowy rękawic ochronnych oraz jako standard na obecnie użytkowanych i wprowadzanych do eksploatacji samolotach Enter Air rozważyć ich rozmieszczenie na pokładach samolotów według poniżej zaproponowanej lokalizacji:
  - 1 para w kabine załogi (kokpit),
  - 2 pary na pokładzie samolotu (w przednim i tylnym bufecie).
4. W wyniku realizacji zalecenia nr:3 dokonać odpowiednich zmian oznaczeń wewnętrznych na pokładach samolotów oraz w dokumentach: EEL i QRC.
5. Dokonać zmiany lokalizacji rękawiczek na pokładach samolotów: SP-ENG; SP-ENL; SP-ENM i SP-ENN z tylnej „półki bagażowej” do „tylnego bufetu” i wykonać właściwe oznaczenia wewnętrzne oraz zmiany w dokumentach: EEL i QRC.

### ***Ground OPS***

6. Przygotować i rozpowszechnić wśród Agentów Obsługi Naziemnej biuletyn/ulotkę dotyczącą zasad posiadania przenośnych źródeł energii na pokładzie samolotu, w celu propagowania tych informacji wśród pasażerów (przykład: załącznik nr: 2).

### ***Dział handlowy***

7. Rozważyć rozpowszechnienie wśród biur podróży biuletynu/ulotki, o której mowa w zaleceniu nr: 6 w celu propagowania tych informacji wśród ich klientów.
8. ***Safety Department, Ground OPS, Dział Personelu Pokładowego, MCC, OPS.***

Opublikować ustalenia zawarte w raporcie końcowym w Biuletynach: Bezpieczeństwa pilotów, Ground OPS, Dział Personelu Pokładowego, MCC, OPS.

### **Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:**

Komisja nie sformułowała zaleceń bezpieczeństwa.

### **Komentarz Komisji:**

Komisja zwraca uwagę na coraz częstsze przypadki dotyczące urządzeń elektronicznych zawierających baterie litowe przewożonych w bagażu podręcznym. Do czasu zatwierdzenia uregulowań prawnych, zgodnie z zaproponowanymi działaniami profilaktycznymi przewoźnika należy położyć nacisk na rozpowszechnienie informacji wśród pasażerów, uświadamiając im jak wielkie zagrożenie stanowią urządzenia elektroniczne zawierające baterie litowe, jak również należy zwrócić szczególną uwagę osób odpowiedzialnych za kontrolę bezpieczeństwa podczas odprawy pasażerów.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Piotr Richter	