



**Państwowa Komisja
Badania Wypadków Lotniczych**

Warszawa 31 października 2013 r.

**Drugie Oświadczenie Tymczasowe
Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych
dotyczące badania wypadku lotniczego
nr 1400/2011**

Działając zgodnie z Artykułem 16 pkt 7 **Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dz. U. UE. L. 2010.295.25)** oraz stosując się do zasad opisanych w Załączniku nr 13 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym podpisanej w dniu 7 grudnia 1944 r. w Chicago, PKBWL przedstawia informację o postępach w badaniu wypadku samolotu BOEING B767-300 o znakach rozpoznawczych SP-LPC z dnia 1 listopada 2011 roku (nr 1400/2011).

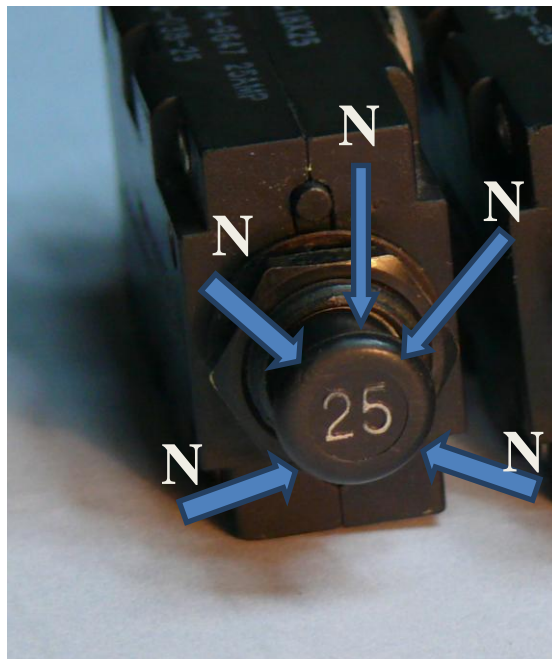
Badanie zdarzenia prowadzi zespół badawczy PKBWL w składzie:

mgr inż. Piotr Lipiec	- kierujący zespołem
dr inż. Stanisław Żurkowski.	- członek zespołu
mgr inż. Bogdan Fydrych	- członek zespołu
inż. Tomasz Makowski	- członek zespołu
mgr inż. Edward Łojek	- członek zespołu
mgr inż. Stanisław Kaczmarczyk	- ekspert PKBWL
mgr Elżbieta Stolarek	- ekspert PKBWL
mgr inż. Waldemar Targalski	- ekspert PKBWL
mgr Wiesław Jedynek	- ekspert zespołu

W związku z zakończeniem pracy w PKBWL przez Pana Waldemara Targalskiego funkcję kierującego zespołem badawczym wypadku nr 1400/11, decyzją Przewodniczącego PKBWL, w dn. 01.05.2013 przejął Pan Piotr Lipiec, który od początku był zaangażowany w wyjaśnienie przyczyn i okoliczności wspomnianego wypadku.

Działania Zespołu Badawczego PKBWL od publikacji poprzedniego Oświadczenia Tymczasowego:

- kontynuacja analiz dokumentacji technicznej i obsługowej samolotu z głównym ukierunkowaniem na analizę systemów i instalacji pokładowych samolotu BOEING B767 w zakresie funkcji bezpiecznika C829 (A1) BAT BUS DISTR oraz możliwości jego nieudokumentowanego wykorzystywania podczas prowadzenia prac obsługowych,
- analiza celowości dodatkowych badań mechanicznych bezpiecznika związanych z możliwością jego nietypowego wyłączenia z pozycji wciśniętej (włączonej),



Rys. 1. Możliwe warianty przyłożenia siły do wciśniętej główki bezpiecznika.

Na dzień publikacji niniejszego Oświadczenia Tymczasowego wszystkie badania prowadzone przez zespół badawczy zostały zakończone.

Obecnie trwają prace polegające na podsumowaniu przeprowadzonych analiz i wyników wszystkich badań, które posłużą do sformułowania wniosków końcowych. Zespół pracuje nad propozycją raportu końcowego.

PKBWL nadal podtrzymuje sformułowane w czerwcu 2012 roku, zalecenia w zakresie bezpieczeństwa, związane z badaniem wypadku i przesłane do zainteresowanych stron zgodnie z Artykułem 17 pkt 1 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 oraz Rozdziałem 6 ppkt 6.8 Załącznika 13 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym).

PKBWL został pisemnie poinformowany, że:

- w PLL LOT SA proponowane zalecenia w zakresie bezpieczeństwa zostały częściowo zrealizowane,
- proponowane zalecenia w zakresie bezpieczeństwa skierowane do Portu Lotniczego im. F.Chopina w Warszawie zostały omówione na spotkaniu przedstawicieli lotniska i PKBWL,

Proponowane zalecenia w zakresie bezpieczeństwa skierowane do FAA (USA) oraz firmy BOEING nie zostały do dnia dzisiejszego skomentowane przez adresatów.

Ponieważ wszystkie badania i ekspertyzy zostały wykonane, zespół badawczy PKBWL pracuje już tylko nad Raportem Końcowym.

Zgodnie z Artykułem 17 pkt 3 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 zalecenia dotyczące bezpieczeństwa w żadnym wypadku nie stanowią domniemania winy lub odpowiedzialności za wypadek, poważny incydent lub incydent.

Kierujący zespołem

Piotr Lipiec