



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

### Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>230/16</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>12 lutego 2016 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>EPWA</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>ATR72-200</i>			
Dowódca SP:	<i>ND</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	-
Nadzorujący badanie:	<i>Edward Łojek</i>			
Podmiot badający:	<i>Użytkownik</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>nie wyznaczano</i>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<i>INFORMACJA O ZDARZENIU [RAPORT]</i>			
Zalecenia:	<i>NIE</i>			
Adresat zaleceń:	<i>NIE DOTYCZY</i>			
Data zakończenia badania:	<i>28 września 2016 r.</i>			

#### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Samolot ATR-72 był holowany ze stanowiska postojowego 712 drogą kołowania B1 i jej przedłużeniem do hangaru użytkownika. W operacji brało udział dwóch mechaników z uprawnieniami do obsługi tego typu samolotu. Mechanik holujący posiada uprawnienia holowania statków powietrznych i poruszania się po polu manewrowym lotniska.

Podczas skręcania w prawo do bramy EADS końcówka lewego skrzydła samolotu zahaczyła o latarnię stojącą naprzeciwko bramy. Na skutek uderzenia, w samolocie doszło do uszkodzenia klosza lampy nawigacyjnej, odgromnika na lotce, powłoki lakierniczej na przeciwwadze lotki. Został też uszkodzony maszt latarni.

Przedłużenie drogi do kołowania B1 nie jest formalnie drogą kołowania i ruch samolotów odbywa się wyłącznie w formie holowania. Przy końcowym fragmencie drogi, tuż przed bramą EADS przy jej krawędzi, znajdują się przeszkody w postaci latarni i innej infrastruktury lotniskowej. Odległość

przeszkód od drogi umożliwi holowanie samolotu o rozpiętości ATR-72 z niewielkim zapasem co wymaga zachowania dużej ostrożności. Dodatkowo geometria drogi przy bramie EADS wymaga wykonania zakrętu o bardzo małym promieniu co dodatkowo utrudnia manewrowanie holowanym samolotem i istnieje możliwość niezamierzonego zjechania poza utwardzoną część drogi. Po wewnętrznej stronie zakrętu, przy krawędzi utwardzonej znajdowała się głęboka, grząska kałuża z koleinami, powstała w skutek nieostrożnego holowania samolotu przez holownika innego operatora obsługi naziemnej w dniu poprzednim.

Kierowca holownika obawiając się, że w czasie zakrętu podwozie główne samolotu może zjechać w koleiny na trawie poza drogą, co mogłoby spowodować uszkodzenie podwozia, skupił się na dokładnym objechaniu wewnętrznej strony zakrętu. Kierowca opierając się na swoim dotychczasowym, dużym doświadczeniu sądził, że poruszając się tym torem jazdy odległość końcówki skrzydła od latarni po przeciwnej stronie jest wystarczająca do jej ominięcia. Usytuowanie holownika w stosunku do kadłuba samolotu w trakcie zakrętu utrudniało obserwację końcówki skrzydła po przeciwnej stronie. Czynnikiem sprzyjającym zaistnieniu zdarzenia było to, że holowanie odbywało się pod słońce, które o tej porze dnia znajdowało się nisko nad horyzontem co spowodowało, że kierowca holownika i mechanik asystujący byli oślepiani co dodatkowo utrudniało obserwację samolotu.

#### **Przyczyny zdarzenia lotniczego:**

Niezachowanie należytej ostrożności przez kierowcę holownika i mechanika asystującego w kabinie samolotu.

Okolicznościami sprzyjającymi były:

- geometria drogi, po której odbywało się holowanie;
- obecność przeszkód w małej odległości od osi drogi co dawało mały margines błędu przy manewrowaniu samolotem;
- utrudnienie obserwacji w wyniku oślepienia słońcem.

#### **Zastosowane środki profilaktyczne:**

1. Holowanie statków powietrznych pomiędzy bramą wjazdową do hangaru użytkownika a drogą do kołowania B1 oraz podczas wprowadzania statków powietrznych do hangaru odbywać się będzie przy udziale asysty „skrzydłowego”, którego zadaniem będzie stałe monitorowanie z zewnątrz ruchu statku powietrznego.
2. Podczas holowania należy zapewnić łączność pomiędzy wszystkimi uczestnikami operacji: kierowca holownika, mechanik skrzydłowy, obserwatorzy, itp.
3. Podjęte zostaną działania w celu usunięcia lub przeniesienia latarni znajdującej się przed bramą EADS..
4. O okolicznościach zdarzenia zostanie poinformowany personel techniczny.
5. Zostanie zorganizowane szkolenie z zakresu „Bezpieczeństwo operacji naziemnych”.
6. Dokumentacja wymieniona w zaleceniach profilaktycznych sformułowanych przez zarządzającego lotniskiem została przekazana i przyjęta bez zastrzeżeń.

**Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

---

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Edward Łojek	<i>podpis na oryginale</i>