



**Państwowa Komisja  
Badania Wypadków Lotniczych**

**Warszawa 17 grudnia 2012 r.**

**Oświadczenie tymczasowe  
Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych  
dotyczące badania wypadku lotniczego nr 835/2011**

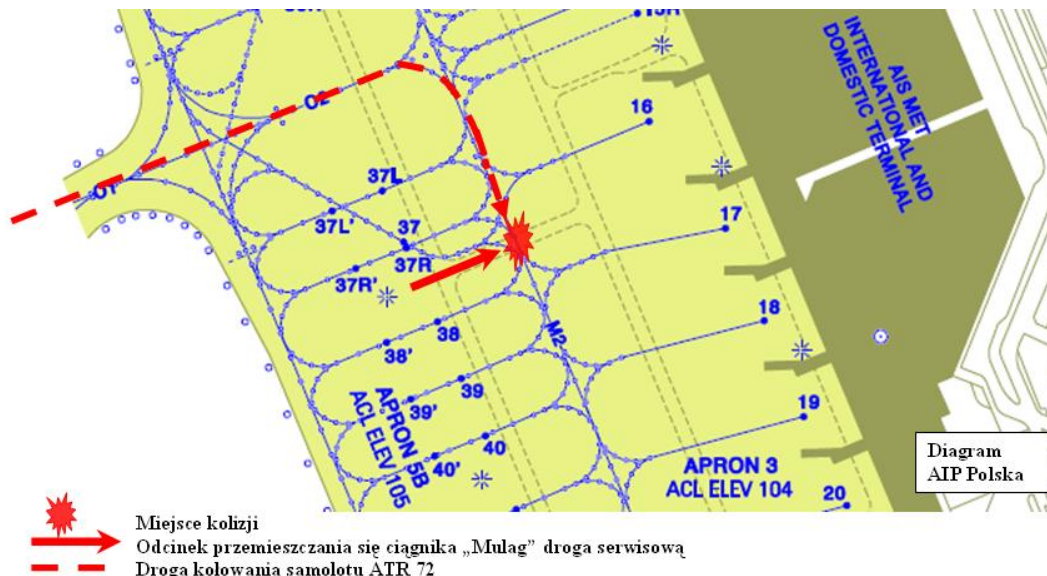
Działając zgodnie z Artykułem 16 pkt 7 **Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dz. U. UE. L. 2010.295.25)** oraz stosując się 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 ATR72 o znakach rozpoznawczych SP-LFH w dniu 14 lipca 2011 roku.

Badanie zdarzenia prowadzi zespół badawczy PKBWL w składzie:

mgr inż. Bogdan Fydrych - kierujący zespołem członek PKBWL;  
dr inż. Maciek Lasek - Przewodniczący PKBWL członek zespołu;  
mgr Wiesław Jedynek - członek PKBWL;  
mgr inż. Piotr Lipiec - członek PKBWL.

**Streszczenie**

W dniu 14 lipca 2011 roku załoga samolotu ATR 72 po lądowaniu na lotnisku EPWA otrzymała zgodę na kołowanie drogami kołowania (DK): „S”, „O” i „M” na stanowisko postojowe 41. W trakcie kołowania DK „M2” drogą serwisową, poprowadzoną prostopadle do drogi kołowania „M2”, przemieszczał się ciągnik typu „Mulag”.



Operator ciągnika nie ustąpił pierwszeństwa kołującemu DK „M2” samolotowi ATR72 co doprowadziło do kolizji z samolotem. W wyniku uderzenia doszło do poważnego uszkodzenia samolotu i ciągnika. Załoga zatrzymała samolot i wyłączyła silniki. Wezwano karetkę pogotowia i lotniskową straż pożarną. Operator ciągnika w wyniku odniesionych obrażeń został przewieziony do szpitala. Pasażerowie samolotu oraz personel latający nie odnieśli obrażeń. Zderzenie spowodowało wyciek paliwa z samolotu, które rozlało się na powierzchni ok. 200 m<sup>2</sup> i zostało usunięte wraz z innymi elementami uszkodzonego samolotu przez lotniskową straż pożarną. Samolot oraz ciągnik „Mulag” zostały wycofane na stałe z dalszej eksploatacji. W czasie zdarzenia na lotnisku występowały trudne warunki atmosferyczne - silny opad deszczu wraz z wylądowaniami atmosferycznymi co powodowało ograniczenie widzialności.

#### **Uszkodzenia statku powietrznego – samolot ATR 72.**

W wyniku kolizji, poważnemu uszkodzeniu uległ prawy silnik samolotu wraz z czterołopatowym śmigłem, poszycie kadłuba w rejonie gondoli prawego podwozia głównego oraz górna część kadłuba (uderzona przez łopatę śmigła). Samolot został wycofany na stałe z eksploatacji.

#### **Inne uszkodzenia – ciągnik „Mulag”.**

W wyniku kolizji, poważnemu uszkodzeniu uległy: pokrywa dachu kabiny, pokrywa silnika oraz oszklenie kabiny. Ciągnik został wycofany na stałe z eksploatacji.

#### **Informacje o składzie osobowym.**

1. Wszyscy członkowie załogi i personelu pokładowego posiadali ważne badania lotniczo- lekarskie oraz aktualne uprawnienia do pełnienia swoich funkcji na pokładzie samolotu.
2. Operator ciągnika „Mulag” posiadał ważne uprawnienia do prowadzenia pojazdu.

#### **Informacje o statku powietrznym i ciągniku.**

1. Samolot ATR – 72 posiadał ważne Świadectwo Zdatości do Lotu i był na bieżąco podawany czynnościom serwisowym.
2. Ciągnik marka „Mulag” typ „Comet 4” był sprawny technicznie i na bieżąco podawany czynnościom serwisowym.

### **Informacje meteorologiczne.**

W trakcie zdarzenia nad lotniskiem przemieszczał się front burzowy połączony z intensywnymi opadami deszczu oraz wyładowaniami atmosferycznymi.

Ostrzeżenie lotniskowe nr 141834 z dnia 14.07.2011 godzina 20.41 LMT zawierało informację o możliwości wystąpienia burz i uskoku wiatru w godzinach 21.00 – 23.30 LMT.


### **Łączność.**

Załoga utrzymywała dwustronną łączność radiową z personelem TWR.

### **Informacje o miejscu zdarzenia.**

Zdarzenie miało miejsce na polu ruchu naziemnego Lotniska Chopina w Warszawie na przecięciu DK „M2” z drogą serwisową (zdjęcie nr 1 poniżej).



Zdjęcie nr 1 (PKBWL)  - oznaczenie miejsca zdarzenia

### **Rejestratory pokładowe.**

Samolot ATR42 o znakach SP-LFH był wyposażony w rejestrator parametrów lotu o zapisie cyfrowym na taśmie magnetycznej model UFDR 980-4100-DXUN firmy Sundstrand. Odczyt rejestratora UFDR wykonano w firmie LOTAMS w dniu 15.07.2011.

Samolot ATR42 o znakach SP-LFH był wyposażony również w rejestrator rozmów o zapisie cyfrowym na taśmie magnetycznej model AV557C 9800-6005-076 sn/10179 firmy Sundstrand. Odczyt rejestratora CVR wykonano w laboratorium Komisji Republiki Niemieckiej (Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung – BFU) w dniu 11.08.2011 w obecności członka PKBWL.

### **Badania i ekspertyzy.**

Zespół badawczy przeanalizował:

1. Zapisy video z kamer CCTV, które zarejestrowały przebieg zdarzenia.

2. Zapisy korespondencji telefonicznej i radiowej.
3. Zapisy rejestratora parametrów lotu (FDR).
4. Zapisy rejestratora rozmów w kabinie samolotu (CVR).
5. Posiadaną dokumentację fotograficzną.
6. Oświadczenia osób biorących udział w zdarzeniu oraz świadków zdarzenia.
7. Zapisy Instrukcji Ruchu Pojazdów i Piesznych na lotnisku Chopina w Warszawie.
8. Dokumentację techniczną i serwisową dotyczącą ciągnika „Mulag” nr boczny 1127.

#### **Informacje o organizacjach i działalności administracyjnej.**

PKBWL zgodnie z zaleceniami Załącznika 13 do Konwencji Chicagowskiej oraz rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady powiadomiła o zdarzeniu ICAO, EASA, Komisję Europejską oraz państwo producenta samolotu.

Eurolot S.A. po zapoznaniu się z projektem Raportu końcowego nie wniósł uwag.

PKBWL na tym etapie prowadzonego badania wypadku lotniczego, mając na względzie przede wszystkim bezpieczeństwo wykonywania operacji lotniczych oraz działając 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**), zaproponowała zalecenia dotyczących bezpieczeństwa i zaakceptowała wnioski i zalecenia profilaktyczne sformułowane przez Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”:

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.

Aktualnie projekt Raportu końcowego zgodnie z **Załącznikiem 13 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym** został przesłany do zapoznania do Komisji niemieckiej i francuskiej.

Szczegółowe informacje zostaną zawarte w Raporcie Końcowym z badania wypadku.

*podpis na oryginale*

Kierujący zespołem badawczym