

**SPRAWOZDANIE KOŃCOWE**  
**DOTYCZĄCE INCYDENTU Nr 134/08 dnia 18.03.2008r.**  
**Samolotu ATR 72-200 SP-LFC – EUROLOT S.A.**

**1 INFORMACJE FAKTYCZNE**

## 1.1 Historia lotu

Rejs LO3906, rozkładowa operacja. Planowy czas uruchomienia 12:05 UTC. Samolot na stanowisku nr 11 płyty postojowej w KRK. Po uruchomieniu (12:00 UTC) załoga otrzymała zgodę na kołowanie do drogi startowej 25 drogą kołowania A ze zwróceniem uwagi na samolot A319 linii EASY JET kołujący do stanowiska nr 5. Załoga rozpoczęła kołowanie w asyście płytowego wykołowując na drogę kołowania „A”. Będąc naprzeciw stanowiska nr 4 zauważono samolot A319 poprzedzony „follow me”, który wjechał na stanowisko 16. Odległość pomiędzy samolotami, wg oceny kapitana, wynosiła ok. 200 m. Kontynuowano kołowanie, samolot wystartował o 12:12 UTC. Przed startem TWR poinformował o zablokowaniu drogi kołowania.

1.2 Uszkodzenia statku powietrznego – nie było.

1.3 Inne uszkodzenia – nie było

## 1.4 Informacje o składzie osobowym

Lot wykonano w składzie załogi 2/2 (kokpit/załoga kabiny pasażerskiej)

Kapitan:

Data urodzenia	31.10.1949			
Licencja	Rodzaj i numer	PL-xxx -ATPL(A)-04		
	Data wydania	29.01.2004		
	Data ważności	31.10.2008		
	Uprawnienia	TR ATR 42/72		
Obowiązkowe kontrole	KWT	Data kontroli	29.11.2007	
		Ważne do	30.11.2008	
	KTP / profiency check	Data kontroli	09.10.2007	
		Ważne do	30.04.2008	
	Line check	Data kontroli	26.05.2007	
		Ważne do	31.05.2008	
	Badania	Klasa / ogr.	1 / VDL	
		Data badania	22.01.2008	
Ważne do		21.07.2008		
Nalot	Ogólny	9790 h		
	Na ATR 42/72	6105 h		
	W ostatnich 24 h	Ogólny	4:02	
		Na ATR 42	4:02	
	W ostatnich 90 dniach	Ogólny	155	
		Na ATR 42/72	155	
Zestawienie ostatnich 10 lotów przed incydem				
1	02.03.2008	EPPO-EDDM-EPPO	3:43	
2	02.03.2008	EPPO-EDDM-EPPO	3:23	

3	05.03.2008	EPPO-EDDF-EPPO	3:40
4	06.03.2008	EPPO-EDDF-EPPO-EPWA	4:37
5	07.03.2008	EPWA-EPKK-EPWA-EPWR-EPWA	4:15
6	10.03.2008	EPWA-EPKK-EPWA-EPWR-EPWA	3:55
7	12.03.2008	EPWA-EPKK-LOWW-EPKK	3:58
8	13.03.2008	EPKK-LOWW-EPKK-EPWA	3:28
9	17.03.2008	EPWA-EPRZ-EPWA-EPWR-EPWA	4:08
10	18.03.2008	EPWA-EPKK-EPWA-EPKK-EPWA	4:02

- 1.5 Informacje o statku powietrznym – sprawny
- 1.6 Informacje meteorologiczne  
Wiatr 200°/18 kts zmienny 240 ° ÷ 320 °  
Chmury SCT 5000 ft  
Zjawiska brak  
Widzialność >10 km  
Temperatura 4°C  
QNH 1002 hPa
- 1.7 Pomoce nawigacyjne  
Bez zastrzeżeń
- 1.8 Łączność – prowadzono łączność z Kraków Delivery (118,100) oraz Kraków Tower (123,250 Mhz)
- 1.9 Informacje o lotnisku – Kraków EPKK  
W załącznikach mapy AIP POLSKA AD2 EPKK 1-1-1 oraz AD2 EPKK 1-3-1 z schematem stanowisk postojowych oraz dróg kołowania lotniska KRK
- 1.10 Rejestratory pokładowe – wystąpiono o zapis audio pomiędzy kokpitem z służbami naziemnymi, odczytano zapis QAR
- 1.11 Informacje o szczątkach i zderzeniu – nie dotyczy
- 1.12 Informacje medyczne i patologiczne – nie dotyczy
- 1.13 Pożar – nie było
- 1.14 Czynniki przeżycia – nie dotyczy
- 1.15 Badania i ekspertyzy  
Zebrano materiały dotyczące zdarzenia
- 1.16 Informacje o organizacjach i działalności administracyjnej – nie dotyczy
- 1.17 Informacja uzupełniająca – brak
- 1.18 Użyteczne lub efektywne metody badania – nie było potrzeby stosowania

## 2 ANALIZA

Przygotowanie rejsu, załadunek, wyważenie – bez zastrzeżeń. Załoga zgłosiła gotowość do kołowania do organu kontroli TWR (123,250 MHz). Zdaniem pilotów otrzymali zgodę na kołowanie z uwagą na wkołowujący na płytę samolot A319 „Easy Jet”, planowany na stanowisko 15. Zgodnie ze znakami dawanymi przez „marshalera” załoga wkołowała na drogę kołowania „A”. Zatrzymano naprzeciw stanowiska postojowego nr 4. W tym czasie służba „follow” prowadziła samolot A319 drogą „A” na wysokości stanowiska 16. TWR poprosił o potwierdzenie pozycji samolot ATR, po czym A319 został wprowadzony na stanowisko postojowe 15. Podczas dojazdu do pasa TWR poinformował załogę ATR o zdarzeniu.

## 3 WNIOSKI KOŃCOWE

Nie nastąpiło zbliżenie pomiędzy samolotami mogące prowadzić do sytuacji niebezpiecznej. Odległość pomiędzy stanowiskami 4 a 16 to ok. 175 metrów, 4 – 15 to ok. 100 metrów (wg mapy AIP). Prędkości samolotów względem siebie były minimalne (ATR stał, A319 – prędkość kołowania za samochodem). Sytuacja była nadzorowana przez służby „Follow Me”. Pogoda była dobra, widzialność powyżej 10km, zachmurzenie SCT 5000 ft.

Najbardziej prawdopodobną przyczyną było niezrozumienie przez załogę ATR-a korespondencji określającej przydzielone stanowisko dla wkołowującego A319.

Korespondencja ta nie była bezpośrednio skierowana do załogi LO3906, instrukcję kołowania otrzymał A319 po opuszczeniu pasa startowego 25. Załoga ATR była wtedy na nasłuchu częstotliwości wieży, wykonując czynności przewidziane podczas rozruchu silników. Po otrzymaniu zgody na kołowanie rozpoczęto procedurę „z uwagą na Easy Jet”. Załoga przyjęła – w domyśle – że stanowiskiem na które kołuje A319 będzie stanowisko nr 15 (zwykle zajęte przez tzw. tanie linie).

Wnioski Komisji opierają się wyłącznie na relacji załogi. Nie otrzymaliśmy zapisu korespondencji pomiędzy służbami naziemnymi a LO3906.

Jako czynnik sprzyjający zdarzeniu przyjęliśmy fakt, iż płyta postojowa lotniska EPKK nie jest widoczna dla kontrolera pracującego na wieży. Sugerowanym rozwiązaniem byłoby wprowadzenie służby kontroli ruchu lotniskowego „GROUND”, której fizyczne umiejscowienie powinno umożliwiać obserwację płyty postojowej.

## 4 ZALECENIA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA

- Powiadomić o zdarzeniu załogi.
- Powiadomić służby kontroli EPKK