



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

Dot. zdarzenia nr: 505/12

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych w składzie:

Przewodniczący PKBWL: dr Maciej Lasek
Sekretarz Komisji: mgr Agata Kaczyńska
Członek Komisji: dr inż. Stanisław Żurkowski
Członek Komisji: mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji: mgr inż. Edward Łojek
Członek Komisji: mgr inż. pil. Waldemar Targalski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 11 lipca 2012 roku, przedstawionych przez Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice Sp. z o.o. wyników prowadzonego badania incydentu lotniczego samolotu B-737-800 o znakach rozpoznawczych EI-DCX. Incydent miał miejsce w dniu 26 maja 2012 roku na lotnisku Kraków-Balice (EPKK).

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Pomyłka złogi a/c w wyborze drogi kołowania w EPKK. O godzinie 08.35 UTC a/c RYR6MD, B738 (EPKK-EGSS), który otrzymał instrukcję kołowania TWY's „A1” i „A” zaczął kołować z płyty postojowej w kierunku TWY „A”. TWR zatrzymała kołowanie, po dodatkowej koordynacji ze służbami portowymi wezwano FOLLOW ME, który przeprowadził a/c via TWY „A”.

Działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2006 roku Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała badanie za zakończone i przyjęła ustalenia badającego podmiotu, iż:

Przyczyną incydentu lotniczego była:

Pomyłka załogi w interpretacji otrzymanej trasy kołowania.

Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

Do zaistnienia zdarzenia mogło przyczynić się „fonetyczne” podobieństwo nazw dróg kołowania „A” i „A1” („alfa” – „alfa one”).

Komisja akceptuje zastosowane przez MPL Kraków-Balice środki profilaktyczne polegające na:

Zarządzający lotniskiem zamierza do roku 2015 dokonać rozbudowy płyty postojowej, co spowoduje całkowitą zmianę schematu kołowania i oznakowania w rejonie PPS. W uzgodnieniu

z inspektorem ULC, komisja MPL zaleciła opracowanie doraźnej koncepcji i kosztorysu zmiany oznakowania dróg kołowania, na bazie istniejącej lokalizacji znaków pionowych, mającej na celu wyraźniejsze rozróżnienie nazw TWY „A” i „A1”. Kosztorys winien uwzględniać wszelkie koszty, w tym koszty dokonania zmian w dokumentacji rejestracyjnej i AIP.

Ponadto, w przypadku zaistnienia pomyłek, służba operacyjna dokonywać będzie archiwizacji zapisów portowej korespondencji radiotelegraficznej, w celu ich dalszej analizy. Obecnie czas zapisu wynosi 4 godziny. Dalsze decyzje o ewentualnej zmianie oznakowania zostaną podjęte z uwzględnieniem analizy koszt-efekt.

Komisja **nie formułowała** zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Podpisy Komisji:

dr inż. Maciej Lasek: *podpis na oryginale*

mgr Agata Kaczyńska: *podpis na oryginale*

dr inż. Stanisław Żurkowski: *podpis na oryginale*

mgr Tomasz Kuchciński: *podpis na oryginale*

mgr inż. Edward Łojek: *podpis na oryginale*

mgr inż. pil. Waldemar Targalski: *podpis na oryginale*