



**Dot. INCYDENT nr: 0956/14**

## **UCHWAŁA**

### **PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH**

Po rozpatrzeniu w dniu 25 lutego 2015, przedstawionej przez zarządzającego lotniskiem informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego samolotu Airbus A320, które wydarzyło się w dniu 29 czerwca 2014 na lotnisku Katowice Pyrzowice (EPKT), działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylającego dyrektywę 94/56/WE<sup>1</sup>**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych na podstawie otrzymanych od użytkownika wyjaśnień podjęła decyzję o zakończeniu badania.

#### **Raport o zdarzeniu**

##### **Przebieg i okoliczności zdarzenia:**

Podczas wypychania samolotu Airbus A320 (A320) personel naziemny z uwagi na burzowe warunki atmosferyczne wykorzystywał sygnalizację manualną w celu komunikacji z załogą samolotu. W pierwszej kolejności, załoga została poproszona przez obsługę naziemną o potwierdzenie aktywacji hamulców postojowych w celu podłączenia pojazdu holującego. Załoga samolotu zamiast potwierdzenia tego statusu zwolniła hamulec postojowy. Po przywróceniu zablokowania samolotu za pomocą hamulca postojowego, do samolotu został podłączony ciągnik holujący. Następnie, pod koniec procesu wypychania po odłączeniu ciągnika, zanim obsługa naziemna usunęła bolec blokujący przednie podwozie oraz przemieściła się w bezpieczną odległość od samolotu, załoga A320 rozpoczęła kołowanie samolotu. Po chwili załoga samolotu zatrzymała się i poprosiła przez radiostację pokładową o potwierdzenie usunięcia bolca blokującego przednie podwozie.

---

<sup>1</sup> Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

**Przyczyny zdarzenia lotniczego:**

Błędy załogi samolotu A320 w procedurze komunikacji z obsługą naziemną przy wykorzystaniu sygnalizacji ręcznej.

**Podjęte działania profilaktyczne:**

Na podstawie wyjaśnień przekazanych przez operatora, całość personelu operacyjnego zostanie powtórnie przeszkolona w zakresie zasad prowadzenia komunikacji z obsługą naziemną zgodnie z dokumentem „Marshaling signals” part A, section 12.7.2 OM.

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Podpis nadzorującego badanie

*podpis na oryginale*