

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa
tel. +48 (22) 630 11 31; fax. +48 (22) 630 11 43
telefon alarmowy: 0-500 233 233

RAPORT KOŃCOWY

Z BADANIA POWAŻNEGO INCYDENTU LOTNICZEGO

Niniejszy raport jest dokumentem prezentującym stanowisko Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń profilaktycznych.

Raport jest wynikiem badania przeprowadzonego jedynie w celach profilaktycznych w oparciu o obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego i krajowego. Badanie zostało przeprowadzone bez konieczności stosowania prawnej procedury dowodowej.

Sformułowania zawarte w niniejszym raporcie, w związku z Art. 134 ustawy Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.) nie mogą być traktowane jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie.

Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności.

W związku z powyższym wszelkie formy wykorzystania niniejszego raportu do celów innych niż zapobieganie wypadkom i poważnym incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

Raport niniejszy został sporządzony w języku polskim. Inne wersje językowe mogą być przygotowywane jedynie w celach informacyjnych.

1. Data i czas zaistnienia poważnego incydentu:

Dnia 1 września 2006 roku godz. ok. 06.20 UTC

2. Miejsce startu i zamierzonego lądowania:

Embraer 170 (LO265): ADEP: Warszawa–Okęcie (EPWA) DEST: Amsterdam-Schipol (EHAM)

Airbus 320 (LBT7089) : ADEP-Warszawa – Okęcie (EPWA) DEST- Zarzis (Tunezja) (DTTJ).

3. Miejsce zdarzenia:

Lotnisko Warszawa – Okęcie (EPWA) droga startowa 29.

4. Rodzaj, typ, znaki rozpoznawcze, właściciel statku powietrznego:

Samolot: Embraer 170

Znaki rejestracyjne: SP-LDK
Użytkownik: Polskie Linie Lotnicze "LOT"
Numer seryjny: 17000074
Data produkcji: 1 maja 2005 r.
Maksymalna masa startowa: 35 990 kg.
Nalot całkowity: 3362 godziny
Ilość lądowań: 2205
Ostatni przegląd 600 FH – 4 lipca 2006 r.

Samolot: Airbus 320 – 211

Numer fabryczny: 348;
Znaki rozpoznawcze: TS – IND;
Użytkownik: Tunezyjskie Linie Lotnicze „Nouvelair”

5. Typ operacji:

Loty komercyjne

Plan lotu LBT 7089

ZCZC XMA5741 312259

FF EPWAZTZX EPWWZQZX

312259 EBBDZMFP

(FPL-LBT7089-IN

-A320/M-SDIRWY/S

-EPWA0605

-N0454F360 DEDOL UN744 TUSIN UM984 PUBEG/N0454F370 UM725 GRZ UL141

ILB UN737 GIRDA/N0455F370 UN737 BOL UL865 TAQ UM738 CBN/N0453F380

UG727 MON G727 JBA DCT

-DTTJ0247 DTTA DTMB

-EET/LKAA0027 LOVV0039 LJLA0056 LDZO0107 LIMM0116 LIRR0123 DTTC0211

REG/TSIND SEL/JQAM DOF/060901 ORGN/DJEKKBJ)

Plan lot LOT265

ZCZC XMA5543 312130

FF EPWAZTZX EPWWZQZX

312130 EBBDZMFP

(FPL-LOT265-IS

-E170/M-SCDHIRWY/S

-EPWA0540

-N0427F360 TITAK UZ71 INDIG UL980 KELOD/N0428F380 UL980 AMSAN T281

NORKU

-EHAM0148 EBBR

-EET/EDBB0042 EDVV0103 EHAA0128 REG/SPLDK DOF/060901 ORGN/EPWALOTO)

6. Faza lotu:

LO265 - w trakcie rozbiegu do startu.

LBT7089 - w trakcie kołowania.

7. Warunki lotu:

Według przepisów IFR; rano

8. Czynniki pogody:

Bez wpływu.

9. Organizator lotów:

Polskie Linie Lotnicze „LOT”

Tunezyjskie Linie Lotnicze „Nouvelair”

10. Dane dotyczące załóg samolotów:

Załogi samolotów posiadały wymagane formalnie zezwolenia i uprawnienia do wykonania czynności lotniczych.

11. Opis przebiegu i okoliczności zdarzenia:

Załoga samolotu LBT7089 po wypchnięciu ze stanowiska 33 otrzymała instrukcję od kontrolera GND (kontrola ruchu naziemnego) kołowania drogami: „A” i „E” do progu drogi startowej 29 (RWY 29), które właściwie potwierdził. Następnie LBT7089 oraz samolot kołujący za nim rejs LO281, otrzymał instrukcję przyspieszenia kołowania, do przecięcia stanowiska 46R, gdzie na wypchnięcie oczekiwał rejs WZZ 241B. Rejs LBT7089 pomimo powtórzenia prawidłowo instrukcji kołowania pokolował prosto drogą kołowania „A” w kierunku RWY 29 – zamiast drogą kołowania „E”. | | |

O godz. 06:20:35 UTC kontroler TWR (organu kontroli lotniska) wydał zezwolenie na start z RWY29 dla LO265. Zapis zobrazowania radarowego przedstawia, że LBT7089, zamiast kołować zgodnie z poleceniem drogą kołowania „E1”, kołował prosto drogą kołowania „A4”.

W związku z powyższym o godz. 06:20:45 UTC kontroler TWR GND polecił LBT7089 zatrzymać się, a o godz. 06:20:48 UTC kontroler TWR (organu kontroli lotniska) unieważnił zezwolenie na start samolotu LOT265 oraz polecił zatrzymanie się, informując o zaistnieniu zdarzenia naruszenia bezpieczeństwa drogi startowej „Runway Incursion”. Po zatrzymaniu załoga samolotu E170 sprawdziła system hamulcowy oraz systemy pokładowe. Po wykonaniu kołowania po drodze startowej „backtrack” samolot zajął pozycję na początku drogi startowej i ponowny start odbył się bez zakłóceń.

12. Przyczyna zdarzenia:

Błąd załogi samolotu Airbus A320 polegający na kołowaniu niewłaściwą drogą kołowania i naruszeniu bezpieczeństwa drogi startowej RWY29.

Okoliczności sprzyjające:

1. Prace budowlane na lotnisku.
2. Opublikowane mapy Jappesena (10-9 i 10-9A) z dnia 30.06.2006 r., nie przedstawiały rzeczywistej sytuacji panującej na lotnisku związku z jego przebudową.

13. Zalecenia profilaktyczne.

1. Sprawdzić czytelność oznakowania poziomego i pionowego w miejscu zdarzenia.
2. Opublikować na mapach miejsc szczególnie zagrożonych na lotnisku (HOT SPOT MAP) miejsce zdarzenia jako szczególnie niebezpiecznego z jasną instrukcją zwrócenia uwagi na kołowanie drogą „E” a nie „A”, która prowadzi do drogi startowej RWY11-29.
3. Przypomnieć załogę statków powietrznych, że Zbiór Informacji Lotniczych (AIP) oraz obowiązujące NOTAM-y są jedynym aktualnym i obowiązującym źródłem informacji.
4. W stosunku do załogi samolotu Airbus A320 – według decyzji władzy lotniczej Republiki Tunezji.

KONIEC

Kierujący badaniem poważnego incydentu:

Bogdan Fvdrych

.....