



**Dot. incydentu nr: 1614/14**

**UCHWAŁA**  
**PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH**

Po rozpatrzeniu w dniu 11 lutego 2015 roku, przedstawionych przez zarządzającego lotniskiem o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego samolotu Bombardier DH8D, które wydarzyło się w dniu 9 września 2014 r. na lotnisku Bydgoszcz – Szwederowo (EPBY), 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 przyjęła ustalenia wyżej wymienionych podmiotów i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

**Przebieg i okoliczności zdarzenia:**

Po wprowadzeniu w EPBY procedury LVP, po przełożeniu do startu samolotu DH8D z płyty postojowej samolotów nr 1 do punktu oczekiwania na drodze kołowania (DK) „A”, Dyżurny Operacyjny Portu lotniczego (DOPL) udał się na drogę startową (DS) celem dokonania inspekcji. W tym czasie kontroler ruchu lotniczego (KRL ADC TWR) wydał zgodę na zajęcie DS i start dla załogi samolotu DH8D. Załoga zgłosiła obecność samochodu na pasie i nie doszło do zajęcia DS przez samolot.

**Przyczyna zdarzenia:**

Obecność pojazdu DOPL na DS w czasie udzielenia załodze samolotu zezwolenia na start. W wyniku badania zdarzenia, w tym analizy opisów zdarzenia przekazanych od KRL ADC TWR EPBY, DOPL oraz zapisu korespondencji radiowej wynika, iż do incydentu doprowadziły następujące okoliczności:

- Udzielenie przez KRL ADC TWR dwóch osobnych zgód na zajęcie DS, przez DOPL, jak i następnie przez samolot ze zgodą na start w czasie, gdy DOPL pełniący w tym czasie rolę koordynatora ruchu lotniczego naziemnego był zgodnie z uzyskaną wcześniej zgodą na drodze startowej (nie zgłaszał zwolnienia DS).
- Dodatkową okolicznością wpływającą na przebieg zdarzenia był błąd proceduralny popełniony przez DOPL, który nie bacząc na to, iż samolot zatrzymał się w punkcie wyczekiwania na DK „A”, kontynuował uzyskaną zgodę na zajęcie DS celem wykonania inspekcji (w ramach procedury dot. LVP) przed startem samolotu.

---

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

- Ponadto, zauważalnym jest fakt, iż DOPL nie potwierdził KRL ADC TWR we właściwy sposób otrzymanej zgody dotyczącej zajęcia Pola Manewrowego Lotniska (zgodnie z załącznikiem 12 INOP EPBY- poprzez powtórzenie w całości lub w części zezwolenia z dodaniem na końcu korespondencji swojego znaku wywoławczego).

**Działania podjęte przez podmiot badający :**

W celu zminimalizowania ryzyka wystąpienia podobnego incydentu w przeszłości zastosowano następujące środki zapobiegawcze:

1. Incydent został omówiony na spotkaniu Zespołu ds. Bezpieczeństwa na Drodze Startowej w obecności przedstawiciela TWR ADC EPBY.
2. Kierownik Działu Operacyjnego przypomniał DOPL i KTLN o istniejących zapisach z Instrukcji Operacyjnej Lotniska, mając na szczególnej uwadze zapisy dotyczące właściwego prowadzenia korespondencji radiowej, jak również zapisy dot. procedury LVP.
3. Kierownik TWR EPBY polecił wszystkim KRL ADC TWR EPBY ponowne dokładne zapoznanie się z załącznikiem Lotniskowego INOP EPBY dot. LVP.

**Komisja nie sformułowała** zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Podpis nadzorującego badanie

*podpis na oryginale*