



Dot. incydentu nr: 1752/14

**UCHWAŁA
PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH**

Po rozpatrzeniu w dniu 17 grudnia 2014 roku, przedstawionych przez organ zarządzania przestrzenią powietrzną oraz użytkownika samolotów informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego samolotów Boeinga 737-800 (B738), które wydarzyło się w dniu 21 września 2014 r. w przestrzeni powietrznej CTR i na lotnisku Poznań – Ławica (EPPO), 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/WE¹**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W zdarzeniu udział brały trzy statki powietrzne: P180, który wylądował na drodze startowej 28 (RWY 28); kołujący do startu z RWY 28 samolot B738 oraz podchodzący do lądowania B738. Po lądowaniu samolotu P180 kołujący do startu samolot B738, znajdujący się w pobliżu holding point „Alpha”, dostał instrukcję „line up” od kontrolera TWR (krl), którą zaczął wykonywać. Kilka sekund później krl wydał załodze samolotu „hold short”, którą załoga samolotu wykonała informując krl TWR „we have already entered” (że przekroczył stop bar). Ponieważ krl nie zrozumiał tej transmisji, pilot powtórzył „we have already entered the runway” oraz ponownie po braku potwierdzenia odbioru ze strony TWR poinformował: „we are already on the runway Rayanair 11TA” co krl kwituje „Roger now I understand”. Następnie krl wydaje instrukcje kołowania dla opuszczającego pas P180 i zezwala będącemu na ścieżce schodzenia samolotowi B738 na lądowanie. Słyszac tę transmisję pilot oczekującego przed RWY28 B738 nawiązuje łączność z załogą lądującego B738 i informuje go o swojej pozycji względem RWY. Załoga podchodzącego B738 będąc na ok. 2,5 NM prostej podejścia z widocznością w kontakcie wzrokowym z RWY podjęła decyzję o kontynuacji lądowania.

USTALENIA

1. W opisywanym incydencie doszło do „Runway Incursion” w momencie, gdy B738 przekroczył linię oczekiwania przed RWY 28 w wyniku wydania przez Kontrolera TWR

¹Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

zgody na zajęcie RWY 28, a następnie jej cofnięcia. Po tym zdarzeniu zabrakło podjęcia jakichkolwiek działań przez krl TWR Poznań na rzecz naprawy konfliktu, została zaś wydana zgoda na lądowanie dla B738.

2. Zgoda ta ostatecznie spowodowała incydent lądowania na zajęтым pasie, który PKBWL wstępnie zakwalifikowała, jako „poważny incydent”. Kwalifikacja ta była zgodna z załącznikiem C do Aneksu 13 ICAO (Dz. U. ULC nr 15 z dnia 16 grudnia 2009 r., poz. 183). W trakcie analizy przebiegu zdarzenia zgodnie z ust.2 § 9 Regulaminu PKBWL dokonano zmiany kwalifikacji na „incydent”.
3. Niewytłumaczalny jest fakt, dlaczego kilkukrotne zgłaszanie przekroczenia linii oczekiwania przed pasem przez załogę B738 nie zostało przez krl TWR zrozumiane i nawet, gdy ostatnim razem zostało werbalnie potwierdzone jako zrozumiane, to ostatecznie zostało zignorowane poprzez brak jakiegokolwiek reakcji.
4. Z przebiegu zdarzenia wynika, że krl TWR zupełnie nie zdawał sobie sprawy z zagrożenia, do jakiego doszło. Świadczy o tym fakt, że po zdarzeniu nie został wypełniony druk „Runway Incursion”, a incydent nie został zaraportowany w systemie ERKZ.
5. W obliczu zagrożenia i przy braku reakcji TWR Poznań, załogi samolotów B738, podjęły inicjatywę wzajemnego porozumienia się z pominięciem krl TWR.
6. Załogi obydwu samolotów zgłosiły incydent na formularzach „Safety Alert Initial Reports”.
7. Nie zostały przekroczone godzinowe normy pracy krl TWR, biorącego udział w incydencie.
8. Pracujący na stanowisku krl TWR licencją kontrolera ruchu lotniczego - uprawnienia ADI - otrzymał w 1981 r. W dniu zdarzenia posiadał aktualne uprawnienia ADI oraz ważne badania lotniczo - lekarskie. Kurs odświeżający z sytuacji niebezpiecznych odbył w dniach 18-22.03.2013 r.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Błędy w pracy ATM

Działania podjęte przez podmioty badające:

Organ zarządzania przestrzenią powietrzną

1. Przekazać raport końcowy oraz zebrane materiały multimedialne do Biura Służb Ruchu Lotniczego w celu rozważenia skierowania zaangażowanego KRL TWR EPPO na dodatkowe szkolenie odświeżające dla kontrolerów kontroli lotniska.

Biuro Służb Ruchu Lotniczego w terminie do 31 grudnia 2014 r. poinformuje AB o podjętych decyzjach i działaniach.

2. Przekazać raport końcowy oraz zebrane materiały multimedialne do Terenowego Zespołu Kontroli Lotniska Poznań w celu zorganizowania spotkania z zainteresowanym KRL ADC TWR EPPO oraz LSM TWR EPPO, którego celem powinno być zapoznanie KRL z zapisami raportu aby ograniczyć możliwość wystąpienia podobnego zdarzenia w przyszłości.

Kierownik Terenowego Zespołu Kontroli Lotniska Poznań w terminie do 31 grudnia 2014 r. poinformuje AB o podjętych działaniach.

3. Przekazać raport końcowy i zebrane materiały do Ośrodka Szkolenia Lotniczego w celu włączenia ich do zasobu (bazy danych) materiałów ze zbadanych zdarzeń wykorzystywanych przez instruktorów OSL podczas szkoleń podstawowych oraz odświeżających dla kontrolerów ruchu lotniczego.

4. Zespół Badania Zdarzeń ATM przygotowuje informację dla użytkownika samolotów B738 o zakończeniu postępowania wyjaśniającego i ustaleniach raportu końcowego.

5. Kolejny przypadek lądowania statku powietrznego na zajętej drodze startowej i rosnący trend tego rodzaju zdarzeń w latach 2013-2014.

Dokonanie przez Dział Monitoringu i Przeglądów Bezpieczeństwa szczegółowej analizy przypadków lądowań samolotów na zajętych DS w latach 2013-2014. W oparciu o przygotowaną analizę opracowanie i wdrożenie przez biura AL/AR/AP programu naprawczego obejmującego cały proces, od szkolenia do nadzoru pracy operacyjnej.

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale