



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	880/15			
Rodzaj zdarzenia:	POWAŻNY INCYDENT			
Data zdarzenia:	31 maja 2015 r.			
Miejsce zdarzenia:	LGSA			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	samolot Boeing 737-800			
Dowódca SP:	Pilot samolotowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	197
Nadzorujący badanie:	Edward Łojek			
Podmiot badający:	Użytkownik			
Skład zespołu badawczego:	nie wyznaczano			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	INFORMACJA O ZDARZENIU [RAPORT]			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	16 lipca 2015 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Załoga po uruchomieniu silników poprosiła kontrolera ruchu lotniczego o zgodę na przelot (ATC CLEARANCE) i po jego potwierdzeniu zgodę na kołowanie do drogi startowej. Zgoda była przekazana w formie skróconej bez podania szczegółowych instrukcji dotyczących jej przebiegu: „...TAXI HOLDING POINT RWY 11”. Załoga rozpoczęła kołowanie z płyty postojowej w kierunku drogi do kołowania I i będąc przed drogą do kołowania NORTH była przekonana, że znajduje się w punkcie oczekiwania (HOLDING POINT) przed drogą startową 11. W tym momencie jeden z członków załogi zgłosił kontrolerowi ruchu lotniczego: „....READY FOR DEPARTURE RUNWAY 11”, kontroler odpowiedział: „.... WIND CALM RUNWAY 11 CLEAR FOR TAKE-OFF” i samolot rozpoczął rozbieg do startu i wystartował z drogi do kołowania NORTH.

Ponieważ dokumentacja nawigacyjna posiadana przez załogę zawierała ostrzeżenie o możliwości pomylenia dróg do kołowania NORTH i SOUTH z drogą startową 11/29 z uwagi na ich szerokość oraz sposób oświetlenia i oznaczenia, wynika stąd wnioski, że kołowanie samolotu odbywało się bez należytej kontroli faktycznego jego położenia oraz niewłaściwie przeprowadzonego przygotowania przedstartowego.

Z oświadczenia złożonego przez kontrolera ruchu lotniczego wynika, że fakt rozpoczęcia przez samolot rozbiegu na drodze do kołowania NORTH zauważył w momencie, gdy ten nabrał już znacznej prędkości i biorąc pod uwagę to, że na drodze do kołowania nie było żadnych pojazdów ani przeszkód, nie podjął decyzji o wydaniu polecenia przerwania startu. Można zatem przypuszczać, że w momencie wydawania zgody na start kontroler nie obserwował pozycji samolotu. Załoga została przez niego poinformowana dopiero po starcie, że został on wykonany z drogi do kołowania.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

1. Nieprzestrzeganie przez załogę zasad CRM oraz SOP.
2. Brak wizualnej kontroli pozycji samolotu przez kontrolera ruchu lotniczego w momencie wydania zgody na start.

Zastosowane środki profilaktyczne:

1. Przeprowadzone przez instruktora CRM doszkolenie pilotów biorących udział w incydencie w zakresie świadomości sytuacyjnej oraz oznaczeń lotniskowych zakończone egzaminem z wynikiem pozytywnym.
2. Przeprowadzenie pozaplanowej kontroli „Line Check” z wynikiem pozytywnym.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Edward Łojek	<i>podpis na oryginale</i>