



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT 2019/3126

UCHWAŁA

z dnia 14 września 2023 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Airbus - A320/200-231
Znaki rozpoznawcze SP:	LZ-EAB
Data zdarzenia:	28 lipiec 2019 r.
Miejsce zdarzenia:	EPWA

Po rozpatrzeniu raportu końcowego z badania zdarzenia i zgromadzonej dokumentacji przedstawionych przez podmiot badający (zarządzającego lotniskiem EPWA – Polskie Porty Lotnicze S.A.), działając na podstawie art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz § 18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

Podczas lądowania samolotu na pasie RWY 11, piloci zakończyli dobieg za ostatnią dostępną drogą kołowania TWY ROMEO. Na polecenie kontrolera ruchu lotniczego załoga miała wykonać na końcu pasa zakręt o 180° i zwolnić pas w drogę kołowania TWY ROMEO. Załoga wykonała zakręt w prawo i zwolniła pas startowy zgodnie z instrukcją kontrolera. Po dokonaniu inspekcji końcówki pasa RWY 11 przez Dyżurnego Portu, odnotowano, iż samolot uszkodził dwie lampy końca drogi startowej oraz wykonał zakręt poza krawędzią drogi startowej. W wyniku zdarzenia nie odnotowano uszkodzenia samolotu. W trakcie przygotowania do lądowania, załoga zaplanowała wykorzystanie pełnej długości pasa oraz zamiar zwolnienia pasa drogą kołowania NOVEMBER 3, która zgodnie z wydanym NOTAM-em i SUP AIP była wyłączona z użytkowania. Piloci nie mając świadomości o istniejących ograniczeniach, wykonali lądowanie z zamiarem wykonania ustalonego planu. Zauważywszy podczas dobiegu, że droga kołowania, którą mieli zamiar użyć do zwolnienia pasa jest zamknięta, użyli maksymalnego manualnego nacisku na hamulce. Samolot zatrzymał się. Na pytanie kontrolera TWR czy załoga jest w stanie wykonać zakręt o 180° i zwolnić pas startowy, piloci odpowiedzieli twierdząco. Nie mając świadomości, że znajdują się poza krawędzią drogi startowej, (uszkadzając dwa światła końca drogi startowej) wykonali zakręt w prawo, a następnie zjechali z pasa.

2. Przyczyna zdarzenia:

Brak świadomości sytuacyjnej załogi samolotu, która nie zapoznała się z aktualnymi ograniczeniami na lotnisku (NOTAM oraz SUP AIP mówiący o skróceniu długości drogi startowej oraz zamknięciu dróg kołowania TWY NOVEMBER 2 i NOVEMBER 3).

3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

- 1) Małe doświadczenie dowódcy statku powietrznego (poniżej 500 godz. jako dowódca).
- 2) Niewłaściwe przygotowanie do lotu skutkujące brakiem informacji o ograniczeniach występujących na lotnisku EPWA.

4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zrealizowane przez podmiot badający:

- 1) Przedstawienie zmian, które wystąpią w okresie prowadzenia budowy nowej infrastruktury na Komitecie Bezpieczeństwa Lotniska EPWA przedstawicielom linii lotniczych i Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej w celu podniesienia świadomości o planowanej zmianie tymczasowej.
- 2) Oznakowanie obszaru prac budowlanych za pomocą oznakowania dziennego i nocnego, co powinno zwrócić uwagę załóg SP na to, że na końcu DS zaszła zmiana i zwiększy ich czujność w zakresie długości deklaryowanych.
- 3) Włączanie świateł końca drogi startowej przez kontrolera ruchu lotniczego podczas operacji na RWY 11 na stopień zależny od pory dnia.
- 4) Rozbudowanie informacji w ATIS odnośnie skróconego dostępnego dystansu do lądowania (Landing Distance Available).

5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie określono.

Nadzorujący badanie

.....
(podpis na oryginale)

Przewodniczący Komisji

.....
(podpis na oryginale)