

RAPORT KOŃCOWY

INCYDENT 798/17



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

UL. CHAŁUBIŃSKIEGO 4/6, 00-928 WARSZAWA | TELEFON ALARMOWY 500 233 233

RAPORT KOŃCOWY

INCYDENT

ZDARZENIE NR 798/17

STATEK POWIETRZNY – Samolot Beechcraft B-58 Baron, SP-MED

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA – 3 maja 2017, EPGD



Niniejszy Raport jest dokumentem prezentującym stanowisko Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, który został sporządzony na podstawie informacji znanych w dniu jego sporządzenia.

Badanie może zostać wznowione w razie ujawnienia nowych informacji lub zastosowania nowych technik badawczych, które mogą mieć wpływ na zmianę sformułowań dotyczących przyczyn, okoliczności i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa zawartych w Raporcie.

Badanie zdarzenia prowadzone było jedynie w celu zapobiegania wypadkom i incydentom w przyszłości w oparciu o obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego, Unii Europejskiej i krajowego. Badanie zostało przeprowadzone bez stosowania prawnej procedury dowodowej, obowiązującej inne organy zobowiązane do podejmowania działań w związku ze zdarzeniem lotniczym.

Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności.

Zgodnie z art. 5 ust. 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im [...] oraz art. 134 Ustawy Prawo Lotnicze, sformułowania zawarte w Raporcie nie mogą być traktowane jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie. W związku z powyższym wykorzystywanie Raportu do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

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

WARSZAWA 2018

Numer ewidencyjny zdarzenia:	798/17			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	3 maja 2017 r.			
Miejsce zdarzenia:	EPGD			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot Beechcraft B-58 Baron			
Użytkownik / Operator SP:	IBEX-UL			
Dowódca SP:	b/d			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
	-	-	-	-
Władze krajowe i zagraniczne poinformowane o zdarzeniu	ULC			
Nadzorujący badanie:	Tomasz Makowski			
Podmiot badający:	PAŻP			
Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy:	-			
Skład zespołu badawczego:	NIE POWOŁYWANO			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	Raport/Informacja z badania zdarzenia			
Zalecenia:	NIE MA			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	4 grudnia 2018 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 3 maja 2017 r. o godz. 16:45 UTC pilot samolotu SP-MED przed startem z lotniska EPGD otrzymał instrukcje kołowania do startu z płyty nr 1 przez DK L – A i zatrzymanie przed DK N. Pilot nie wkołował w DK L i zaczął kołować przez stanowiska, co jest zabronione. KRL ADC kazał mu się zatrzymać i na DK A wyprowadził go pojazd FOLLOW-ME. W tym samym czasie ze stanowiska 20 był wypychany samolot Boeing 737-800 EI-FRN (rejs RYR3098), który otrzymał instrukcje kołowania drogami kołowania M-N-A-H do DS 11 jako nr 1 do startu. Kiedy samolot EI-FRN znajdował się jeszcze na DK M, KRL ADC zauważył, że samolot SP-MED porusza się bardzo szybko i zażądał od jego pilota podania pozycji. Po powtórzeniu pytania pilot SP-MED zmienił język korespondencji na polski i oznajmił, że znajduje się na końcu płyty, co nie jest prawidłowym stwierdzeniem pozycji na DK A. Widać było, że ewidentnie przejechał

skrzyżowanie DK A i DK N, do którego otrzymał zezwolenie („hold short of N”). KRL ADC zauważywszy, że samolot SP-MED przeleciał przez DK N, zmienił instrukcję kołowania dla samolotu EI-FRN, nakazując jego pilotowi zatrzymanie się przed DK A oraz zapytał pilota samolotu SP-MED czy jest w stanie zawrócić na drodze kołowania i wrócić na A6. Pilot SP-MED potwierdził i wykonał to. Kiedy samolot SP-MED znalazł się na A6, KRL ADC zezwolił pilotowi samolotu EI-FRN na dalsze kołowanie do DK H. Następnie pilot samolotu SP-MED zawrócił i również pokołował do DK H jako nr 2.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Nieprzestrzeganie procedury kołowania przez pilota samolotu SP-MED.

Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

Nie stwierdzono.

Działania profilaktyczne podjęte przez Użytkownika:

Nie było.

Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi i komentarze:

Nie ma.

Zalecenie Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

Nie ma.

Koniec

Nadzorujący badanie: