



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	42/14			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	14 stycznia 2014 r.			
Miejsce zdarzenia:	Lotnisko EPWA			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot Airbus A320			
Dowódca SP:	Pilot samolotowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	BD
Nadzorujący badanie:	Robert Ochwat			
Podmiot badający:	Użytkownik			
Skład zespołu badawczego:	Nie wyznaczano			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	15 lipca 2015 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Załoga samolotu Airbus A320 (A320) otrzymała od kontrolera ruchu lotniczego (krl) kontroli ruchu naziemnego lotniska (GND) EPWA instrukcję kołowania drogami (TWY) „A”, „S3” oraz „D” do punktu oczekiwania przed drogą startową (RWY) 15. Załoga samolotu w celu potwierdzenia powtórzyła przekazaną instrukcję w następujący, niepełny sposób: „A”, „D” do punktu oczekiwania przed RWY 15. Odpowiedź załogi nie została przez krl skorygowana. Podczas kołowania po TWY „A”, załoga została przekazana na łączność radiową kontroli lotniska (TWR) z instrukcją monitorowania tej częstotliwości w oczekiwaniu na wywołanie przez kontrolera ruchu lotniczego.

W pobliżu drogi szybkiego zejścia (RET) „S2”, załozie samolotu A320 została wydana zgoda na zajęcie drogi startowej 15. Załoga rozpoczęła skręt w lewo w RET „S2” z intencją zajęcia RWY 15, przekraczając włączony sygnał świetlny (poprzeczkę zatrzymania) tzw: „Stopbar” oraz znaki pionowe „No entry” informujące o zakazie zajmowania tej drogi od strony TWY „A”.

Powyższe ograniczenia wynikały ze statusu RET „S2” jako drogi jednokierunkowej, która może służyć jedynie do opuszczania drogi startowej 15/33. Krl TWR EPWA obserwując skręt samolotu A320, zatrzymał dalsze kołowanie i zapytał załogę o intencje. Załoga odpowiedziała że zajmuje RWY 15, na co otrzymała informację, że RET „S2” jest drogą jednokierunkową oraz że samolot minął włączony znak „Stopbar”, a wydana instrukcja kołowania przewidywała zajęcie RWY przez „S3” oraz „D”. Po dalszej wymianie korespondencji i wzajemnych wyjaśnieniach, załoga otrzymała zgodę na zajęcie RWY 15 i start. Zdarzenie miało miejsce w porze wieczornej, po zmierzchu w deszczowy dzień.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Przyczyną zaistnienia zdarzenia lotniczego był błąd załogi A320 podczas kołowania i próba zajęcia drogi startowej 15 przez jednokierunkową RET „S2”. Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu zdarzenia było niewłaściwe powtórzenie przez załogę instrukcji kołowania, które nie zostało skorygowane przez kontrolera ruchu lotniczego. Dodatkowo według informacji przesłanych przez operatora, w trakcie kołowania kapitan obciążony był dużą ilością czynności w tym m.in. wsparciem i nadzorem wobec drugiego, mniej doświadczonego pilota.

Podjęte działania profilaktyczne:

Z uwagi na występujące podobne incydenty polegające na próbach zajęcia RET „S2” przez statki powietrzne kołujące wzdłuż TWY „A”, zarządzający lotniskiem rozszerzył oznakowanie zabraniające zajmowania RET „S2” od strony TWY „A” o wymalowane znaki poziome „No entry”.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Po zakończeniu badania PKBWL nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Robert Ochwat	<i>podpis na oryginale</i>