



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

RAPORT KOŃCOWY

Poważny incydent

zdarzenie nr: 361/07

Zezwolenie na rozpoczęcie startu przez załogę samolotu Airbus A320 (TS-INF), gdy na drodze startowej znajdował się samochód.

23 sierpnia 2007 roku lotnisko Poznań - Ławica (EPP0).

Niniejszy raport jest dokumentem prezentującym stanowisko Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń profilaktycznych.

Raport jest wynikiem badania przeprowadzonego jedynie w celach profilaktycznych w oparciu o obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego i krajowego. Badanie zostało przeprowadzone bez konieczności stosowania prawnej procedury dowodowej.

Sformułowania zawarte w niniejszym raporcie, w związku z Art. 134 ustawy Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz.696 z zm.) nie mogą być traktowane jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie.

Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności.

W związku z powyższym wszelkie formy wykorzystania niniejszego raportu do celów innych niż zapobieganie wypadkom i poważnym incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

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

SPIS TREŚCI

Informacje ogólne	3
Streszczenie	4
1. Informacje faktyczne	5
1.1 Historia zdarzenia	5
1.2 Obrażenia osób	6
1.3 Uszkodzenia statku powietrznego	6
1.4 Inne uszkodzenia	6
1.5 Informacja o składzie osobowym	6
1.6 Informacje o statku powietrznym	7
1.7 Informacje meteorologiczne	7
1.8 Środki nawigacyjne	8
1.9 Łączność	8
1.10 Informacja o lotnisku	8
1.11 Rejestratory pokładowe	9
1.12 Informacja o szczątkach i zderzeniu	9
1.13 Informacje medyczne i patologiczne	9
1.14 Pożar	9
1.15 Ratownictwo i szansa przeżycia	9
1.16 Badania i ekspertyzy	9
1.17 Informacje o organizacjach i działalności administracyjnej	9
1.18 Informacje uzupełniające	10
1.19 Nowe metody badań	10
2. Analiza	10
2.1. Analiza zdarzenia	10
2.2. Akcja ewakuacyjna	12
3. Wnioski	13
3.1 Ustalenia Komisji	13
3.2 Przyczyny incydentu lotniczego	13
4. Zalecenia profilaktyczne	13

INFORMACJE OGÓLNE

Rodzaj i typ statku powietrznego: Samolot Airbus A320

Znak rozpoznawczy statku powietrznego: TS-INF

Dowódca statku powietrznego: Pilot samolotowy liniowy

Organizator lotu: Nouvelair

Użytkownik statku powietrznego: Nouvelair

Właściciel statku powietrznego: Brak danych

Miejsce zdarzenia: Lotnisko Poznań Ławica (EPPO)

Data i czas zdarzenia: 23 sierpnia 2007 r. godzina: 07.25 UTC

Stopień uszkodzenia statków powietrznych: Bez uszkodzeń

Obrażenia osób Bez obrażeń

STRESZCZENIE

Uwaga: wszystkie czasy w raporcie są wyrażone w UTC (czas lokalny (LMT) + 2 godziny)

W dniu 23 sierpnia 2007 roku załoga samolotu Airbus A320 o znakach rozpoznawczych TS-INF (znak wywoławczy LBT7685) otrzymała zezwolenie na zajęcie drogi startowej 29 (DS 29) lotniska Poznań - Ławica (EPPO) w celu wykonania startu do lotu na lotnisko w Monastyrze (DTMB). W tym samym czasie na wieży kontroli lotniska pod nadzorem instruktora odbywał praktyki kandydat na kontrolera ruchu lotniczego organu kontroli lotniska (TWR EPPO). Gdy praktykant wydał zezwolenie dla załogi Airbusa A320 na start z DS 29, na drugim jej końcu w okolicy progu DS 11 znajdował się samochód Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego EPPO (DOP). Po otrzymaniu informacji o znajdującym się na drodze startowej samochodzie praktykant natychmiast nakazał przerwanie startu dla załogi samolotu. Samolot został zatrzymany przez załogę zaraz po rozpoczęciu rozbiegu do startu. Po opuszczeniu drogi startowej przez samochód dyżurnego portu załoga wykonała ponowną operację startu samolotu do lotu.

Badanie zdarzenia przeprowadził mgr inż. Bogdan Fydrych – Członek PKBWL

PKBWL na podstawie analizy korespondencji radiowej i oświadczeń uczestników zdarzenia oraz zebranych dokumentów ustalił następujące przyczyny poważnego incydentu lotniczego:

1. Wydanie Dyżurnemu Operacyjnemu Portu Lotniczego przez kontrolera ruchu lotniczego (praktykanta) w sposób niejednoznaczny polecenia zabraniającego zajęcia drogi startowej.
2. Wydanie Dyżurnemu Operacyjnemu Portu Lotniczego polecenia zabraniającego zajęcia drogi startowej w sposób niejednoznaczny.
3. Niewłaściwe monitorowanie korespondencji radiowej oraz niewłaściwa obserwacja wzrokowa drogi startowej przez personel organu kontroli lotniska.
4. Brak „świadomości sytuacyjnej” dyżurnego portu o panującej sytuacji ruchowej na drodze startowej.

PKBWL akceptuje zaproponowane przez zespół ds. nieuprawnionego wtargnięcia na drogę startową lotniska EPPO rozwiązania.

1. INFORMACJE FAKTYCZNE

1.1. Historia lotu.

Okolo godziny 07.00 DOP lotniska EPPO został poproszony przez praktykanta – kontrolera TWR o dokonanie inspekcji drogi startowej i odstraszenie ptactwa przed startem samolotu Embraer 170. DOP po otrzymaniu zgody od TWR na zajęcie drogi startowej, wjechał na nią samochodem na wysokości drogi kołowania „B” i za pomocą strzałów z pistoletu hukowego odstraszył znajdujące się w pobliżu ptactwo. Następnie zwolnił drogę startowa przy progu 11 w lewo na drogę techniczną i zgłosił to TWR. Po starcie samolotu Embraer 170 DOP ponownie poprosił o zezwolenie zajęcie drogi startowej 11 w celu powrotu do budynku portu. Asystent kontrolera TWR w sposób nie dość jednoznaczny nakazał powrót drogą techniczną. DOP nie odebrał w sposób prawidłowy tej informacji, korespondencja była zakłócona. DOP potwierdził z zakłóceniami zajęcie drogi startowej. Praktykant – kontroler TWR po sprawdzeniu wzrokowym (według jego oświadczenia) drogi startowej zezwolił na jej zajęcie, a następnie na start do lotu załozde samolotu Airbus A320. Gdy załoga samolotu rozpoczęła start asystent kontrolera zauważył samochód dyżurnego portu na drodze startowej w rejonie progu drogi startowej 11, o czym natychmiast poinformował praktykanta i instruktora TWR. W wyniku tej sytuacji praktykant – kontroler TWR natychmiast nakazał załozde samolotu Airbus przerwanie operacji startu. Załoga potwierdziła nakaz przerwania startu i zatrzymała samolot po przebyciu okolo 100 metrów od miejsca rozpoczęcia startu. DOP portu otrzymał od asystenta kontrolera nakaz opuszczenia drogi startowej i po jej zwolnieniu, kontroler - praktykant TWR zezwolił załozde Airbusa A320 na wykonanie operacji startu. Załoga bezpiecznie wykonała ponowny start z miejsca zatrzymania samolotu na DS 29.



1.2. Obrażenia osób

Nie było

1.3. Uszkodzenia statków powietrznych

Nie było.

1.4. Inne uszkodzenia

Nie było.

1.5. Informacje o składzie osobowym

1.5.1. Załoga samolotu Airbus A320 – znaki rozpoznawcze: TS-INF – nie dotyczy

1.5.2. Kontroler nadzorujący praktykanta

- 15.09.1995 – 24.05.1996 Kurs podstawowy dla osób ubiegających się o pracę asystenta w służbie ruchu lotniczego, ukończony z wynikiem dobrym
- 10.02.1997 – 25.04.1997 Kurs dla asystentów ubiegających się o licencję kontrolera ruchu lotniczego
- 16.03.1998 otrzymanie licencji kontrolera ruchu lotniczego z uprawnieniami kontroli lotniska i zbliżania POZNAŃ
- **27.01.2003 – 31.01.2003 Szkolenie z zakresu sytuacji szczególnych i niebezpiecznych**
*Instruktor kontroler **nie odbył** szkolenia doskonalenia zawodowego (odświeżającego) kontrolerów ruchu lotniczego obejmującego zasady postępowania w sytuacjach szczególnych i niebezpiecznych. Powyższe szkolenie powinno być przeprowadzana, co najmniej raz w przeciągu dwóch lat*
- 05.09.2005 – 16.09.2005 Kurs OJT w Luksemburgu
- 18.11.2005 otrzymanie uprawnienia OJT
- 25.06.2007 – 13.07.2007 Kurs teoretyczny dla kontrolerów ruchu lotniczego ubiegających się o uzyskanie uprawnień radarowej kontroli zbliżania (bez symulatora), szkolenie praktyczne przewidziane od stycznia 2008 roku.
- orzeczenie nr 7047/07 wydane dnia 25.08.2007 przez Centrum Medyczne LIM o zdolności do wykonywania czynności kontrolera ruchu lotniczego ważne do 24.11.2007.
- 18.10.2005 egzamin z języka angielskiego z użyciem skali ICAO na poziomie zaawansowanym

Praktykant - kontroler

- 09.10.2006 – 11.05.2007 Kurs dla kandydatów ubiegających się o licencję kontrolera ruchu lotniczego
- 11.05.2007 egzamin na symulatorze zaliczony na ocenę : dobry
- 15.06.2007 otrzymanie licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego z uprawnieniami: ADI i APP

- orzeczenie nr 155/2006 /LP wydane dnia 13.07.2006 przez Centrum Medyczne LIM o zdolności do wykonywania czynności kontrolera ruchu lotniczego ważne do 12.07.2008
- 15.06.2012 data ważności licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego

Asystent kontrolera

- 19.01.2004 – 30.07.2004 Kurs dla kandydatów ubiegających się o licencję kontrolera ruchu lotniczego
- 12.12.2005 otrzymanie licencji kontrolera ruchu lotniczego z uprawnieniami kontroli lotniska i zbliżania POZNAŃ
- orzeczenie wydane dnia 26.11.2003 przez Centrum Medycyny Lotniczej WIML o zdolności do wykonywania czynności kontrolera ruchu lotniczego ważne do 26.11.2008.
- 12.12.2007 data ważności uprawnień operacyjnych ADI, APP POZNAŃ

1,6 Informacje o statku powietrznym

Samolot: Airbus A320

- Znaki rozpoznawcze: TS-INF
- Numer fabryczny: 299
- Rok produkcji: 31.01.1992 r.
- Max masa startowa:10319 kg;
- Użytkownik: Nouvelair Tunisie



1.7. Informacje meteorologiczne.

- Prędkość wiatru: 1 m/s;
- Kierunek wiatru 280 stopni;
- Widzialność 3 km; zamglenie
- Temperatura powietrza: 19 °C;
- Temperatura punktu rosy: 18 °C;

- Ciśnienie 1014,5 hPa;
- Wilgotność: 94 %

1.8. Środki nawigacyjne.

Nie zgłoszono zastrzeżeń dotyczących pracy środków nawigacyjnych.

1.9. Łączność

W protokóle z posiedzenia zespołu ds. nieuprawnionego wtargnięcia na drogę startową wskazano na pojawiające się często problem z łącznością radiową pomiędzy służbami i instytucjami Portu Lotniczego. DOP Poznań - Ławica biorący udział w zdarzeniu oświadczył, że pierwszy komunikat z TWR był nieczytelny. Nie zgłoszono zastrzeżeń dotyczących pracy środków łączności pomiędzy TWR a załogą samolotu.

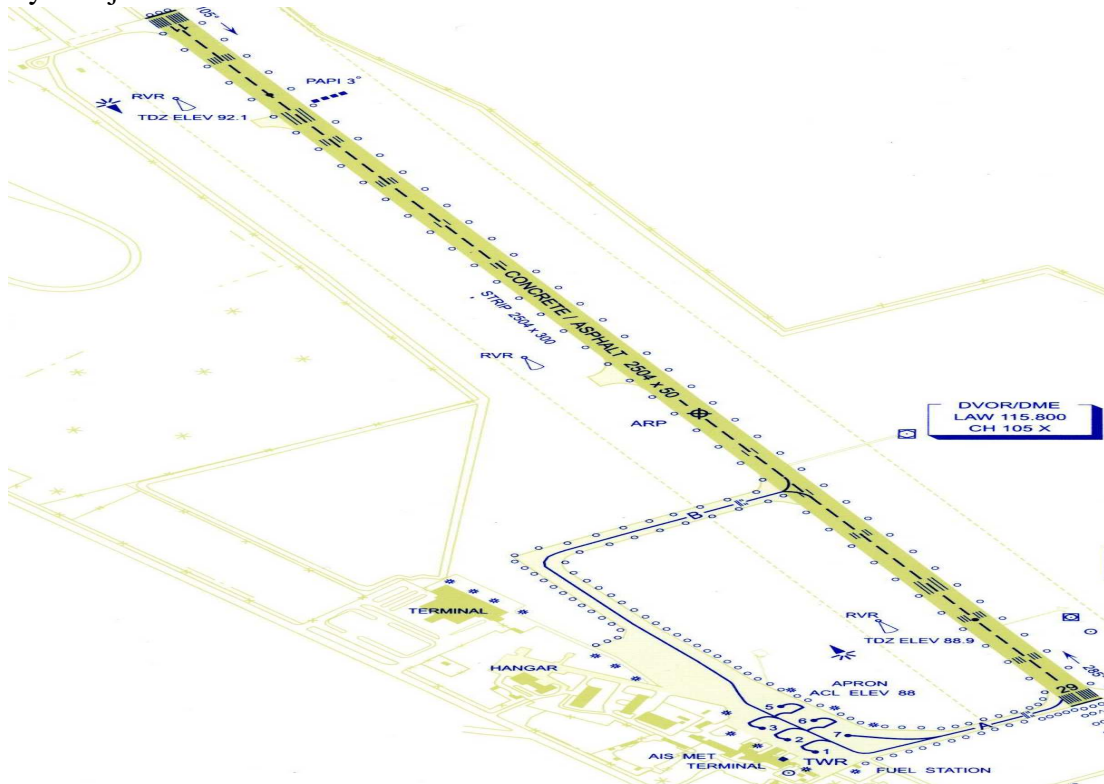
1.10. Informacja o lotnisku

Lotnisko Poznań Ławica (EPPO) ma jedną DS 11/29.

W dniu zdarzenia w użyciu był kierunek 29.

DANE GEOGRAFICZNE:

1. ARP - współrzędne WGS-84 i lokalizacja: 52°25.15.71"N 016°49.34.77"E
- Linia centralna RWY, 1055 m od THR 29.
2. Odległość, kierunek od miasta: 5 km (2.7 NM), BRG 288° GEO.
3. Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia: 94 m; 24,4°C (JUL).
4. Wymiary DS 11/29: 2504 x 50 metrów.
5. Klasyfikacja nośności nawierzchni: PCN 44/F/A/X/T asfaltobeton



1.11. Rejestratory pokładowe

Nie analizowano zapisów z rejestratora samolotu.

1.12. Informacje o szczątkach i zderzeniu

Nie dotyczy.

1.13. Informacje medyczne i patologiczne

Nie dotyczy.

1.14. Pożar.

Nie było.

1.15. Ratownictwo i szansa przeżycia

Nie dotyczy.

1.16. Badania i ekspertyzy

Zespół badawczy PKBWL przeanalizował korespondencję radiową pomiędzy załogą samolotu a kontrolerem lotniska EPPO, Dyżurnym Operacyjnym Portu, oświadczenia praktykanta – kontrolera, instruktora i Dyżurnego Portu oraz zebrane dokumenty.

1.17. Informacje o organizacjach i działalności administracyjnej.

PKBWL o zdarzeniu została powiadomiona elektronicznie przez Dział Inspekcji ATM Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej dnia 24.08.2007 r. PKBWL powiadomiła o zdarzeniu Władze lotnicze Tunezji, Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) oraz zainteresowane strony zgodnie z zaleceniami Aneksu 13 – Badanie Wypadków Lotniczych. W dniu 30 sierpnia 2007 roku zebrał się zespół ds. nieuprawnionego wtargnięcia na drogę startową lotniska EPPO, który po omówieniu zdarzenia zaproponował następujące rozwiązania:

- Techniczne – polegające na zweryfikowaniu przez serwis jakości pracy sprzętu łączności;
- Wprowadzenie szkoleń doskonalących z zakresu użytkowania pracy sprzętu radiowego;
- Wprowadzenie szkoleń doskonalących z zakresu frazeologii stosowanej podczas łączności radiowej;
- Wystąpić do Prezesa Portu Lotniczego z wnioskiem o zwołaniu posiedzenia ZOL na temat problematyki łączności.

1.18. Informacje uzupełniające.

Brak.

1.19. Nowe metody badań.

Nie zastosowano.

2. ANALIZA

2.1. Analiza zdarzenia

W dniu zdarzenia na wieży organu kontroli lotniska EPPO praktykant - kontroler pod nadzorem instruktora kontrolera ruchu lotniczego prowadził czynności związane z zapewnieniem kontroli ruchu lotniczego na lotnisku. W trakcie tej zmiany był obecny również kontroler ruchu lotniczego TWR, który pracował na stanowisku asystent kontrolera TWR.

Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego lotniska EPPO przed startem samolotu Embraer 170 został poproszony przez praktykanta – kontrolera TWR o dokonanie inspekcji drogi startowej i odstraszenie ptactwa. DOP po otrzymaniu zgody od praktykanta-kontrolera TWR na zajęcie drogi startowej, wjechał na nią samochodem na wysokości drogi kołowania „B” i za pomocą strzałów z pistoletu hukowego odstraszał znajdujące się w pobliżu ptactwo, przemieszczając się drogą startową w kierunku progu 11.

Następnie zwolnił drogę startową i wjechał na drogę techniczną przy progu 11, co zgłosił krl TWR. Po starcie samolotu Embraer 170 ponownie poprosił o zezwolenie zajęcia DS 11 w celu powrotu do budynku portu. Krl TWR w sposób nie dość jednoznaczny nakazał powrót drogą techniczną: „*dyżurny wieża wolałbym abyś tam wrócił techniczną drogą nie przez pas*”. DOP nie odebrał tej informacji i potwierdził zajęcie drogi startowej „*wieża dyżurny przyjąłem i zajmuję pas*”. Korespondencja ta była zakłócona. Na podstawie zarejestrowanej korespondencji radiowej ostatni wyraz „*pas*” jest urwany i słychać tylko „*...as*”, ale wyraźnie słychać słowo „*zajmuję*”. DOP oświadczył, że na jego zapytanie czy może wracać do portu drogą startową, otrzymał od wieży zezwolenie „*...usłyszałem zezwalam*”. Powyższa sytuacja jest tak zwana „*tendencją o spodziewanym*” oznaczającej po prostu, iż słyszymy często – lub też myślimy, że słyszymy – to czego się spodziewaliśmy. Może to się przytrafić kontrolerowi, pilotowi, kierowcy czy komukolwiek zaangażowanemu w prowadzenie korespondencji radiowej. DOP, spodziewając się zezwolenia na powrót drogą startową, potwierdził zezwolenie na zajęcie drogi startowej, którego nie otrzymał. Zarówno instruktor jak i praktykant – kontroler oraz asystent, który prowadził korespondencję radiową z DOP, nie zauważyli błędnego potwierdzenia zezwolenia na zajęcie drogi startowej. Dyżurny wjechał na pas i przez ok. 1 minutę (tj. od potwierdzenia zezwolenia na zajęcie DS do nakazu jej opuszczenia) przemieszczał się po drodze startowej w kierunku drogi kołowania „B” niezauważony przez personel TWR. Praktykant – kontroler TWR oświadczył: „*sprawdziłem*”

światła ostrzegawcze o zajęciu drogi startowej na pulpicie sterowania oświetlenia (komentarz autora: gdy są włączone oznacza to, że droga startowa jest zajęta) **o zajęciu drogi startowej. Sprawdziłem również wzrokowo zajętość drogi startowej i nie zauważyłem samochodu dyżurnego operacyjnego**". Nie stwierdził, że droga startowa jest zajęta i wydał standardowe zezwolenie dla załogi samolotu Airbus A320 na jej zajęcie, a następnie na start do lotu. Gdy załoga samolotu rozpoczęła start, asystent kontrolera zauważył samochód dyżurnego portu na DS 11 tj. po 1 minucie i 5 sekundach od błędnego potwierdzenia przez dyżurnego portu zezwolenia na zajęcie pasa. Asystent kontrolera na częstotliwości radiostacji wykorzystywanej do koordynacji ruchu naziemnego po polu manewrowym lotniska dwukrotnie nakazał dyżurnemu portu opuszczenie drogi startowej i zjechanie na trawę.

W wyniku tej sytuacji praktykant – kontroler TWR natychmiast nakazał załodze samolotu Airbus A320 przerwanie operacji startu. Załoga potwierdziła nakaz przerwania startu i zatrzymała samolot po przejechaniu ok. 100 metrów. Po opuszczeniu przez dyżurnego portu drogi startowej praktykant - kontroler zezwolił załodze Airbusa A320 na wykonanie operacji startu. Załoga wykonała ponowny start bez zakłóceń.

W czasie omawianego zdarzenia niewłaściwe monitorowanie korespondencji radiowej połączone z błędnym przyjęciem zezwolenia przez DOP na zajęcie drogi startowej doprowadziło do sytuacji, w której załoga samolotu Airbus A320 otrzymała zezwolenie na start, gdy na drodze startowej znajdował się samochód. Duże znaczenie na przebieg zdarzenia miały panujące w tym dniu w rejonie lotniska warunki meteorologiczne w tym widzialność, która wynosiła 3 kilometry. Umożliwiło to wystarczająco wczesne zaobserwowanie przez asystenta kontrolera samochodu na drodze startowej i podjęcie przez personel TWR odpowiednich działań w celu rozwiązania sytuacji konfliktowej. Zagrożenie zostało usunięte w odpowiednim czasie pomimo, że personel TWR: asystent kontrolera – odpowiedzialny za koordynację ruchu naziemnego, praktykant – kontroler oraz instruktor kontroler nadzorujący praktykanta nie zauważyli błędnego potwierdzenia przez dyżurnego portu zezwolenia na zajęcie drogi startowej oraz niewłaściwie obserwowali drogę startową w rejon progu 11. Biorąc pod uwagę widzialność (3 km), to w tych warunkach obserwacja progu 11 wymaga użycia lornetki.

Współpraca w zespole jest podstawą dobrego działania w czasie zmiany organów służb ruchu lotniczego. Szczególnie ważna jest zrozumiała komunikacja pomiędzy załogami statków powietrznych, kierowcami pojazdów przebywających na polu manewrowym lotniska, a personelem organów służb ruchu lotniczego. W takim środowisku każda osoba jest elementem załogi lub zespołu. Każdy winien orientować się w zadaniach i obowiązkach innych i w granicach swego doświadczenia i umiejętności, jeśli sytuacja będzie tego wymagała, powinien być w stanie pomóc swym kolegom. Używanie prawidłowej frazeologii ma na celu uzyskanie sprawnego i jednoznacznego przekazu informacji. Każde potwierdzenie odbioru wymaga

potwierdzenia zrozumienia otrzymanej informacji. W celu zamknięcia takiej „komunikacyjnej pętli” potwierdzenie odbioru musi być kompletne i wyraźne. Jest to jedyny sposób na zapewnienie, że wszystkie zezwolenia i instrukcje są dobrze zrozumiałe. Jest to niezbędne we wszystkich przekazach głosowych. Wymogi dotyczące potwierdzania odbioru wprowadzane są w interesie bezpieczeństwa lotu. Ścisłe przestrzeganie wymogu potwierdzenia odbioru poprzez powtórzenie jest bezpośrednio związane z poważnymi konsekwencjami ewentualnego niezrozumienia przekazu lub niewłaściwego odbioru zezwoleń oraz instrukcji. Ścisłe wypełnianie procedur potwierdzania odbioru stanowi zapewnienie, że zezwolenia lub instrukcja zostały odebrane i prawidłowo zrozumiane przez ich adresata.

W przypadku potwierdzenia odbioru instrukcji dotyczącej zatrzymania się przed drogą startową, przejazdu, startu lub lądowania, zawsze należy podać określenie drogi startowej i należy powtórzyć całą treść zezwolenia. Zawsze używać jednoznacznych zwrotów takich jak: „**zezwałam**” lub „**zabraniam**”, a nie tak jak to miało miejsce w tym zdarzeniu użycie sformułowania „.....*wolałbym abyś tam wrócił techniczną drogą nie przez pas*”. Istotne jest aby w przypadku wątpliwości lub nieczytelnej korespondencji nawet częściowo zawsze bezwzględnie wymagać powtórzenia komunikatu

Bardzo ważnym elementem w tym zdarzeniu jest wiedza o aktualnej sytuacji ruchowej. Niewłaściwe zrozumienie sytuacji panującej w złożonym środowisku, jakim jest płyta manewrowa lotniska, gdzie wykonywane są operacje lotnicze, najczęściej prowadzi do zdarzeń lotniczych o różnorodnych konsekwencjach. Dyżurny portu posiadał na wyposażeniu tylko radiostację pracującą na częstotliwości koordynacji ruchu na polu manewrowym i nie był w stanie monitorować całej sytuacji, gdyż nie posiadał radiostacji na podsluch korespondencji prowadzonej na częstotliwości lotniczej TWR. Pomimo tego, że obserwował on wkołowujący na pas samolot, to nie był w stanie z tej perspektywy i odległości zauważyć, że samolot rozpoczął rozbieg do startu.. W tej sytuacji Dyżurny powinien poinformować KRL TWR o tym, że znajduje się na RWY i zapytać co zamierza zrobić obserwowany przez niego, zajmujący RWY samolot.

2.5. Akcja ewakuacyjna

Nie było.

3. WNIOSKI

3.1. Ustalenia Komisji

1. Personel TWR posiadał wymagane kwalifikacje i uprawnienia do wykonywania czynności lotniczych.
2. Instruktor kontroler **nie odbył** szkolenia doskonalenia zawodowego (odświeżającego) kontrolerów ruchu lotniczego obejmującego zasady postępowania w sytuacjach szczególnych i niebezpiecznych w wymaganym przepisami wewnętrznymi terminie. Powyższe szkolenie powinno być przeprowadzane, co najmniej raz w przeciągu dwóch lat. Kontroler TWR uczestniczył ostatnio w takim szkoleniu w dniach 21-25.02.2005 r.
3. Dwukierunkowa łączność radiowa była utrzymywana pomiędzy załogą samolotu Airbus A320, kontrolerem na częstotliwości radiowej TWR.
4. Dwukierunkowa łączność radiowa była utrzymywana pomiędzy DOP i asystentem kontrolera TWR na częstotliwości radiowej koordynacji ruchu naziemnego na płycie manewrowej lotniska.
5. Urządzenia łączności wykorzystywane w celu zabezpieczenia przepływu ruchu lotniczego w czasie zdarzenia były włączone. Wystąpiły zakłócenia na paśmie częstotliwości radiostacji koordynującej ruch naziemny.
6. Dyżurny portu nie posiadał świadomości sytuacyjnej panującej na drodze startowej.
7. Krl TWR wydał dla DOP niejednoznaczną komendę nakazującą opuszczenie DS.
8. Personel TWR niewłaściwie monitorował korespondencję radiową z dyżurnym portu.
9. Personel TWR niewłaściwie obserwował wzrokowo drogę startową.
10. Załoga samolotu właściwie zareagowała na polecenie przerwania startu.
11. Sytuacji kolizyjnej uniknięto po reakcji personelu TWR.

3.2 Przyczyny poważnego incydentu.

1. Wydanie Dyżurnemu Operacyjnemu Portu Lotniczego przez kontrolera ruchu lotniczego (praktykanta) w sposób niejednoznaczny polecenia zabraniającego zajęcia drogi startowej.
2. Niewłaściwe monitorowanie korespondencji radiowej oraz niewłaściwa obserwacja wzrokowa drogi startowej przez personel organu kontroli lotniska.
3. Brak „świadomości sytuacyjnej” dyżurnego portu o panującej sytuacji ruchowej na drodze startowej.

4. Zalecenia profilaktyczne.

Komisja akceptuje zaproponowane przez zespół ds. nieuprawnionego wtargnięcia na drogę startową lotniska EPPO rozwiązania:

- Techniczne – polegające na zweryfikowaniu przez serwis jakości pracy sprzętu łączności;

- Wprowadzenie szkoleń doskonalących z zakresu użytkowania pracy sprzętu radiowego;
- Wprowadzenie szkoleń doskonalących z zakresu frazeologii stosowanej podczas łączności radiowej;

KONIEC

Kierujący badaniem PKBWL

Podpis nieczytelny

.....