



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

Dot. zdarzenia nr: 1432/11

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia
Zastępca Przewodniczącego Komisji: dr inż. Jacek Jaworski
Członek Komisji: mgr inż. Wiesław Jedynak
Członek Komisji: mgr inż. Bogdan Fydrych
Członek Komisji: mgr inż. Edward Łojek
Członek Komisji: mgr Agata Kaczyńska
Członek Komisji: lic. Robert Ochwat

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 13 grudnia 2012 roku, okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu AT 72, które wydarzyło się w dniu 06 listopada 2011 roku, na lotnisku im. L. Wałęsy w Gdańsku (EPGD), **działając w oparciu o art. 5 ust. 3 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała informacje zawarte w raporcie końcowym otrzymanym od zarządzającego lotniskiem oraz państwowego organu zarządzania przestrzenią powietrzną za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Kontroler ruchu lotniczego TWR wydał zgodę na zajęcie drogi startowej przez pojazd techniczny. Po upływie kilku minut, została wydana zgoda na lądowanie samolotu AT-72 w czasie gdy droga startowa była zajęta przez pojazd techniczny. Kontroler ruchu lotniczego wydał polecenie kierowcy pojazdu technicznego na opuszczenie drogi startowej i zachowanie od niej bezpiecznej odległości. Samochód techniczny zapadł się w grząskim gruncie na poboczu drogi startowej, gdzie został unieruchomiony i nie mógł opuścić obszaru w bezpośredniej bliskości drogi startowej. W wyniku prowadzenia niewłaściwej korespondencji radiowej między kierowcą pojazdu technicznego a kontrolerem ruchu lotniczego, TWR błędnie oceniła pozycję pojazdu technicznego i nie anulowała zgody na lądowanie samolotu AT-72 na drodze startowej RWY 29.

Przyczyny incydentu lotniczego:

1. Wydanie zgody na lądowanie samolotu AT-72 na drodze startowej zajętej przez pojazd techniczny.
2. Nieprawidłowo i nieprecyzyjnie prowadzona korespondencja radiotelefoniczna.
3. Inicjacja transmisji komunikatu przez radiotelefon zaraz po naciśnięciu przycisku PTT (push to talk), bez zachowania 1-2 sekundowego opóźnienia transmisji.

4. Podmokły teren w pobliżu drogi startowej.
5. Wieczorna pora dnia-zmierzch.
6. Brak anulowania przez kontrolera ruchu lotniczego zgody na lądowanie oraz wydania instrukcji odejścia na drugi krąg.

Podjęte działania profilaktyczne:

Przekazano zgromadzone w wyniku postępowania wewnętrznego w państwowym organie zarządzania przestrzenią powietrzną materiały do regionalnego zespołu kontroli lotniska w celu:

1. Omówienia zdarzenia z zaangażowanym kontrolerem ruchu lotniczego w zakresie popełnionych błędów.
2. Omówienia zdarzenia na posiedzeniach „Runway Safety Team” w zakresie poprawności prowadzenia korespondencji radiowej i stosowanej frazeologii oraz używania przez pojazdy służb lotniskowych żółtych świateł ostrzegawczych.
3. Przekazania zebranych materiałów do ośrodka szkolenia lotniczego, w celu wykorzystania podczas szkoleń podstawowych oraz odświeżających dla kontrolerów ruchu lotniczego.

Podjęto następujące działania profilaktyczne:

1. Omówienia przyczyn i skutków zdarzenia z pracownikiem działu technicznego.
2. Przypomnienie zasad prowadzenia korespondencji radiowej.
3. Przedstawienie zagrożeń związanych z incydentami Runway Incursion w numerze biuletynu systemu zarządzania bezpieczeństwem w porcie.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa:**

Nadzorujący badanie:

Robert Ochwat *podpis na oryginale*