



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

Dot. zdarzenia nr: 1536/12

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia
Zastępca Przewodniczącego Komisji: mgr inż. Andrzej Pussak
Członek Komisji: dr inż. Stanisław Żurkowski
Członek Komisji: dr inż. Dariusz Frątczak
Członek Komisji: dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji: mgr inż. Edward Łojek
Członek Komisji: mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji: inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji: Robert Ochwat

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 20 lutego 2013 roku, okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu Tecnam P96 Golf, które wydarzyło się w dniu 20 listopada 2012 roku, na lotnisku Łódź-Lublinek EPLL, **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 za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Stojący na stanowisku nr 6 na płycie postojowej nr 1 samolot Tecnam P96 Golf uruchomił silnik bez uzyskania zgody kontrolera ruchu lotniczego (krl) TWR. Następnie zgłosił się na łączności TWR w celu uzyskania zgody na kołowanie. Krl udzielił zezwolenia na kołowanie drogą „A” do punktu oczekiwania przed drogą startową 25. Pilot samolotu Tecnam P96 Golf rozpoczął kołowanie wzdłuż linii prowadzącej ze stanowiska postojowego do osi drogi kołowania po płycie. Jednocześnie, przez płytę postojową nr 1 w stronę bramy B1, ruszyła kolumna pojazdów prowadzona przez samochód Służby Ochrony Lotniska (SOL). Pilot samolotu Tecnam P96 Golf został zmuszony do zatrzymania kołowania w celu uniknięcia zderzenia z kolumną samochodów.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Nie uzyskanie przez pilota samolotu Tecnam P96 Golf zgody od krl TWR na uruchomienie silnika.
Nie przekazanie przez krl TWR informacji do koordynatora ruchu lotniczego naziemnego (Krln) o wydaniu zgody dla samolotu Tecnam P96 Golf na kołowanie.

Samodzielnie wydanie zgody przez Krln na ruch kolumny pojazdów po polu manewrowym lotniska. Powyższe czynności znajdują się w kompetencji organu kontroli lotniska.

Okoliczności sprzyjające incydentowi:

Niestosowanie się przez Krl TWR do zapisów „Porozumienia o współpracy operacyjnej pomiędzy Polską Agencją Żeglugi Powietrznej a Portem Lotniczym Łódź w sprawie współdziałania Łódź TWR ze Służbami Operacyjnymi Portu Lotniczego Łódź” w zakresie:

pkt 4.3.7 „Kontroler ADC informuje Krln o uruchamianiu statku powietrznego o ile posiada taką informację”.

Niestosowanie się przez Krl oraz Krln do zapisów „Instrukcji operacyjnej lotniska Łódź-Lublinek” (INOP EPLL) w zakresie:

pkt 3.1 zał. 16 „Funkcja zarządzania płytą postojową realizowana jest poprzez Krln we współpracy z Dyżurnym Operacyjnym Portu (DOP) i służbami ruchu lotniczego. Zasady współpracy polegają na przekazywaniu informacji dotyczących:- planowanych przylotów i odlotów statków powietrznych [...]”.

zał. 5 „Poruszanie się pojazdów w polu manewrowym lotniska jest kontrolowane przez Łódź TWR w celu zapewnienia bezpieczeństwa lądującym, startującym i kołującym statkom powietrznym oraz poruszającym się pojazdom.”.

Nieprecyzyjne zapisy w INOP EPLL dotyczące ruchu pojazdów na płytach postojowych.

Podjęte działania profilaktyczne:

W wyniku badania incydentu lotniczego Zarządzający lotniskiem zalecił wprowadzenie następujących działań profilaktycznych:

1. Wprowadzić do „*Porozumienia o współpracy operacyjnej pomiędzy Polską Agencją Żeglugi Powietrznej a Portem Lotniczym Łódź w sprawie współdziałania Łódź TWR ze służbami operacyjnymi Portu Lotniczego Łódź*” zapisów dotyczących podziału odpowiedzialności w polu manewrowym lotniska.
2. **Wprowadzić do Załączników nr 5 i nr 16 INOP EPLL oraz „Porozumienia o współpracy [...]”**, jednakowych i wspólnych dla tych dokumentów definicji dotyczących części infrastruktury lotniska w zakresie: płyty postojowej, drogi kołowania, stanowiska postojowego, pola manewrowego, pola ruchu naziemnego, pośredniego miejsca oczekiwania oraz linii bezpieczeństwa.
3. Ujednolicić zapisy w **Załączniku nr 16 INOP EPLL** odnoszące się do postępowania z przylatującymi i odlatującymi statkami powietrznymi.

4. Wprowadzić do **AIP Polska, AD 2 EPLL**, zapisy dotyczące konieczności uzyskania od TWR przez załogę statku powietrznego zgody na uruchomienie silnika.
5. Skorygować w **Załączniku nr 5 INOP EPLL** przepisy dotyczące ruchu pojazdów i pieszych na płycie postojowej.
6. Zapoznać pracowników mających dostęp do strefy zastrzeżonej strefy lotniska z ustaleniami zespołu badającego incydent lotniczy.

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa:

Nadzorujący badanie:

Robert Ochwat *podpis na oryginale*