



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

Dot. zdarzenia nr: 1577/12

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia
Zastępca Przewodniczącego Komisji: mgr inż. Andrzej Pussak
Członek Komisji: dr inż. Dariusz Frątczak
Członek Komisji: dr inż. Stanisław Żurkowski
Członek Komisji: mgr inż. Bogdan Fydrych
Członek Komisji: mgr inż. Jacek Jaworski
Członek Komisji: mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji: dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji: inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji: lic. Robert Ochwat

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 30 stycznia 2013 roku, okoliczności zdarzenia lotniczego samolotów Fokker 100 oraz Saab 340, które wydarzyło się w dniu 20 listopada 2012 roku, na lotnisku im. F. Chopina w Warszawie (EPWA), 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 państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Statek powietrzny Fokker 100 zgłosił się do kontrolera ruchu lotniczego (krl) GND po zezwolenie i instrukcję kołowania do drogi startowej 15. Krl przekazał załodze instrukcję kołowania Taxiway (TWY) „A” „R” i „D” do punktu oczekiwania przed drogą startową 15. Statek powietrzny Saab 340 po lądowaniu otrzymał instrukcję kołowania TWY „A” na płytę postojową nr 1. Na wysokości stanowiska nr 35 na TWY „A”, załoga Fokker 100 zaraz po rozpoczęciu kołowania zatrzymała statek powietrzny ze względu na szybko kołujący w bezpośredniej bliskości i po tej samej drodze statek powietrzny Saab 340.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Wydanie przez krl GND bezwarunkowej zgody na kołowanie dwóch statków powietrznych po tej samej drodze do kołowania bez informacji o konieczności udzielenia pierwszeństwa jednemu z nich. Błędy w pracy służb ATM.

Podjęte działania profilaktyczne:

Raport końcowy oraz zebrane materiały z postępowania wyjaśniającego zostały przedstawione i omówione z zaangażowanym kontrolerem ruchu lotniczego.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa:**

Nadzorujący badanie:

Robert Ochwat *podpis na oryginale*