



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

Dot. zdarzenia nr: 905/13

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia
Przewodniczący Komisji: dr inż. Maciej Lasek
Zastępca Przewodniczącego Komisji: dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji: dr inż. Dariusz Frątczak
Członek Komisji: mgr inż. Ryszard Rutkowski
Członek Komisji: mgr inż. Piotr Lipiec
Członek Komisji: mgr inż. Edward Łojek
Członek Komisji: inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji: mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji: lic. Robert Ochwat

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 10 lipca 2013 roku, okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu E170, które wydarzyło się w dniu 24 czerwca 2013 roku na lotnisku we Frankfurcie w Niemczech (EDDF), **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 zebrane informacje za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Załoga samolotu E170 otrzymała instrukcje kołowania do pasa 25 drogami „S East”, „M” a następnie w lewo w drogę „R East”. Podczas dalszego kołowania, załoga zapytała kontrolera ruchu lotniczego GND, czy może przeciąć poprzeczkę zatrzymania na drodze „S East2”. Według informacji uzyskanych później z radaru lotniskowego samolot znajdował się przy poprzeczce zatrzymania „R East6”. Kontroler wydał zgodę na przecięcie. Po upływie chwili kontroler zorientował się, że samolot znajduje się w innej pozycji niż się spodziewał, anulował zgodę i nakazał zatrzymanie kołowania. Jednocześnie, podjął decyzję o wydaniu polecenia odejścia na drugi krąg dla samolotu podchodzącego na pas 25L.

Przyczyną incydentu były:

Pomyłka załogi statku powietrznego w wykonaniu przekazanych przez kontrolera ruchu lotniczego instrukcji kołowania. Przecięcie przez załogę kołującego samolotu pierwszej w kolejności kołowania poprzeczki zatrzymania na „S East 2” bez zgody służby kontroli ruchu lotniczego. Wydanie przez kontrolera ruchu lotniczego zgody na kontynuowanie kołowania i przecięcie niewłaściwej poprzeczki zatrzymania bez weryfikacji rzeczywistej pozycji statku powietrznego. Duże natężenie ruchu lotniczego oraz praktyka na stanowisku kontrolera ruchu lotniczego.

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**Nadzorujący badanie:**

Robert Ochwat *podpis na oryginale*