



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

Dot. zdarzenia nr: 720/12

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych w składzie:

Przewodniczący Komisji – prowadzący: dr inż. Maciej Lasek

Zastępca Przewodniczącego Komisji: mgr inż. Jacek Jaworski

Sekretarz Komisji: mgr Agata Kaczyńska

Członek Komisji: dr inż. Stanisław Żurkowski

Członek Komisji: inż. Tomasz Makowski

Członek Komisji: mgr Tomasz Kuchciński

Członek Komisji: mgr inż. pil. Waldemar Targalski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 30 listopada 2012 roku, okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu B767, które wydarzyło się w dniu 1 lipca 2012 roku podczas kołowania po płycie lotniska Warszawa-Chipina (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 zgłoszeniu zdarzenia oraz uzupełnione przez PAŻP za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Runway Incursion bez konieczności podjęcia działań w celu uniknięcia kolizji na skrzyżowaniu drogi kołowania „A4” z drogą startową 29. Załoga podczas kołowania do startu z drogi startowej 33 otrzymała instrukcję nasłuchiwania na częstotliwości TWR by przeciąć drogę

startową 29 (for crossing runway monitor Tower 118.3). Samolot przeokołował drogą kołowania „A” przez drogę startową 29 pomimo nie otrzymania zezwolenia na przecięcie drogi startowej 29 i ignorując włączony „STOPBAR”.

Przyczyny incydentu lotniczego:

- użycie przez kontrolera GND specyficznego (nieproceduralnego) zwrotu na warunkowe przecięcie drogi startowej 29 („...for crossing runway 29 monitor TWR 118.3”) a następnie brak reakcji po odsłuchaniu potwierdzenia tej instrukcji przez załogę samolotu;
- zignorowanie przez załogę samolotu czerwonych świateł (STOPBAR) przed drogą startową 29.

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Nadzorujący badanie:

mgr inż. pil. Waldemar Targalski *podpis na oryginale*