



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

Dot. zdarzenia nr: 57/13

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia
Zastępca przewodniczącego Komisji: mgr inż. Andrzej Pussak
Członek Komisji: dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji: dr inż. Dariusz Frątczak
Członek Komisji: dr inż. Stanisław Żurkowski
Członek Komisji: inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji: mgr inż. Piotr Lipiec
Członek Komisji: mgr inż. Bogdan Fydrych

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 30 stycznia 2013 roku okoliczności zdarzenia lotniczego, samolotu Embraer 170, które wydarzyło się w dniu 16 stycznia 2013 roku na lotnisku we Frankfurcie nad Menem (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 informacje otrzymane od strony niemieckiej za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Po uruchomieniu samolotu na stoisku V101 załoga otrzymała zezwolenie od kontrolera ruchu lotniczego (KRL) na kołowanie: TWY L, S EAST, S 8R, HOLD SHORT 18. W trakcie kołowania TWY S załoga otrzymała zapytanie od KRL "Czy możecie zakręcić w prawo na R7?" Załoga potwierdziła możliwość wykonania zakrętu i wkołowała na TWY R7. Następnie załoga otrzymała od KRL zezwolenie warunkowe: „... *BEHIND ROLL OUT CROSS TWO FIVE LEFT BEHIND OTHERWISE, OTHER SIDE CONTINUE VIA MIKE HOLD SHORT ONE EIGHT*”, które potwierdziła: „*MIKE AND HOLD SHORT OF RUNWAY ONE EIGHT*” Podczas zbliżania się do krawędzi RWY 25 załoga zauważył samolot, który wylądował na tej drodze startowej. Kapitan gwałtownie zahamował samolot w celu uniknięcia wkołowania na drogę startową. Odczyt DVDR potwierdziły zdecydowane hamowanie na skrzyżowaniu TWY R7 i RWY 25L.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Niewłaściwie korespondencja radiowa polegająca na:

- Nie stosowanie przez kontrolera ruchu lotniczego standardowej frazeologii lotniczej;
- nie wyegzekwowaniu przez kontrolera ruchu lotniczego od załogi samolotu prawidłowego (pełnego) potwierdzenia wydanego zezwolenia;
- niepełnym potwierdzeniu przez załogę samolotu zezwolenia wydanego przez KRL.

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Nadzorujący badanie:

mgr inż. Bogdan Fydrych *podpis na oryginale*