



Dot. incydentu nr: 530/14

UCHWAŁA PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 25 czerwca 2014 roku, przedstawionych przez organ zarządzania przestrzenią powietrzną informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego samolotów Fokker (F900) i Piaggio P180 Avanti (P180), które wydarzyło się w dniu 2 maja 2014 r. 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 uchylającego dyrektywę 94/56/WE¹**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Zdarzenie o godz. 08:10 UTC na polu manewrowym lotniska EPWA w rejonie dróg kołowania (TWY) ZO i TWY ZB, w którym udział wzięły dwa kołujące statki powietrzne, F900 (ULLI - EPWA) oraz P180 (EPWA - EPGD). Pilot F900 po lądowaniu na drodze startowej (RWY) 11 dostał instrukcje kołowania do stanowiska 91 po TWY A, ZO, U, które pilot potwierdził poprawnie. P180 otrzymał instrukcję kołowania po TWY ZB i zgłoszenia się przed TWY A - W trakcie kołowania F900 ponownie dostał informację, żeby kołować po ZO i o tym, że na ZB będzie kołował samolot w przeciwnym kierunku. Pilot F900 wkołował na TWY Z, co spowodowało, że pilot P180 musiał zatrzymać kołowanie i zjechać z linii centralnej TWY ZB by umożliwić wyminięcie się z F900.

ZEBRANE MATERIAŁY

1. Raport Supervisora ATM z wpisem Kontrolera TWR EPWA/GND.
2. Nagrania video z radaru lotniskowego.
3. Nagrania audio stanowisk TWR i GND oraz tła.
4. Istotne fragmenty AIP Polska.
5. Kwalifikacja zdarzenia dokonana przez PKBWL.

¹ Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

FAKTY

Do incydentu doszło podczas kołowania dwóch samolotów po drodze ZULU w przeciwnych kierunkach: F900 po lądowaniu RWY 11 na stanowisko parkowania 91 drogą ZULU1 (powinien kołować ZULU ORANGE1) oraz P180, który kołował z płyty wojskowej do startu zgodnie z zezwoleniem Kontrolera GND drogą ZULU BLUE 1.

Godz.08:09:35 - KRL GND: F900 taxi via ALPHA than ZULU ORANGE line and UNIFORM stand 91.

F900: Via ALPHA than ZULU ORANGE 1 than taxi way UNIFORM 1, F900.

Godz.08:10:34- P180: Okęcie Ground, P180, Military Apron, ready to taxi.

KRL GND: P180, commence taxi via ZULU BLUE, report before ALPHA.

P180 potwierdził prawidłowo zgodę na kołowanie.

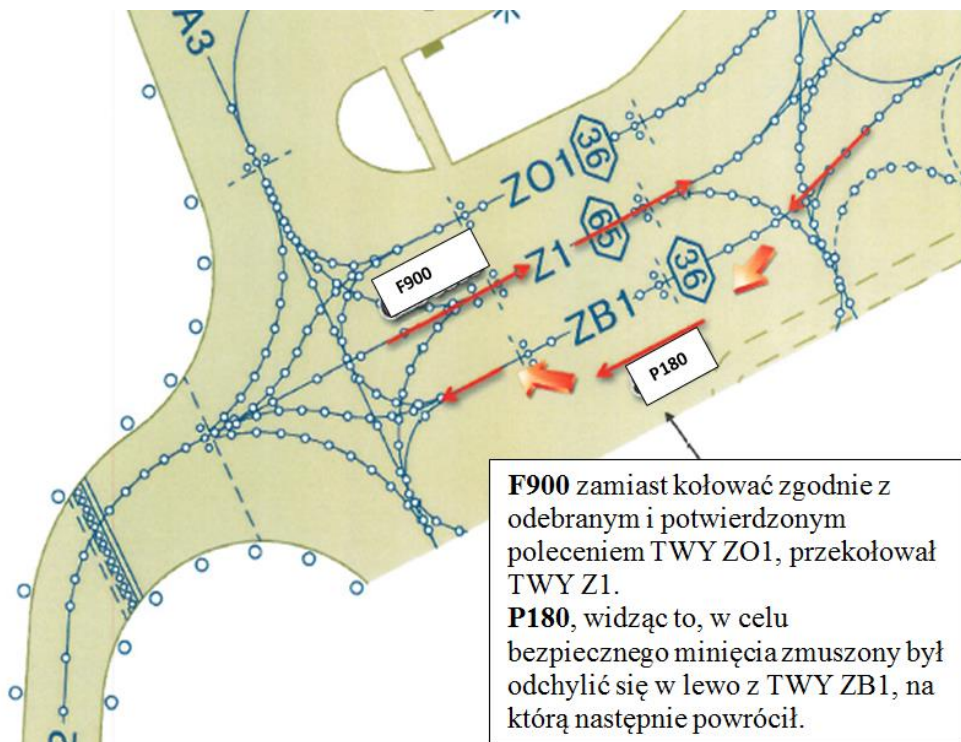
Godz.08:11:04 - KRL GND: F900, take ZULU ORANGE, there will be opposite Piaggio on ZULU BLUE on your right hand side, take ZULU ORANGE 1.

Godz.08:11:48 – P180: Troszeczkę wyminąłem ten samolot bo wjechał w zwykłą ZULU.

F900 kołował po środkowej linii ZULU1, zamiast po ZULU ORANGE1

P180 dla uniknięcia ryzyka kolizji odchylił się od nakazanej linii ZULU BLUE1 w lewo, w stronę stanowiska 31.

Godz.08:11:54 - Nastąpił moment mijania, po którym P180 powrócił na nakazaną linię kołowania.



Nie stwierdzono błędów w pracy ATM.

USTALENIA

Mimo wielokrotnie powtórzonej i pokwitowanej przez załogę instrukcji kołowania po drodze ZULU ORANGE 1 oraz informacji o kołującym z naprzeciwka samolocie „opozycie” F900 pokołał po środkowej linii ZULU1 uniemożliwiając swobodne i bezpieczne kołowanie P180 po linii ZULU BLUE 1.

P180, dostrzegając ryzyko kolizji z kołującym naprzeciwko F900 odchylił się od nakazanej drogi kołowania w lewo, dla ominięcia „opozyta”.

Swoje odstępstwo od instrukcji kołowania załoga P180 zgłosiła do KRL GND.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Błędne wykonanie instrukcji kołowania przez załogę samolotu F900.

Działania podjęte przez podmiot badający:

Zespół Badania Zdarzeń ATM poinformuje zainteresowanego kontrolera ruchu lotniczego o zakończeniu badania zdarzenia.

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale