



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	1383/16			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	19 czerwca 2016 r.			
Miejsce zdarzenia:	Lotnisko im. F. Chopina w Warszawie (EPWA)			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot Cirrus SR 22			
Dowódca SP:	Brak danych			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
Nadzorujący badanie:	Bogdan Fydrych			
Podmiot badający:	Podzespół ds. Bezpieczeństwa na Drogach Startowych (Runway Safety Team – RST)			
Skład zespołu badawczego:	nie wyznaczono			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	23 sierpnia 2016 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Wystąpienie o godz. 14:20 UTC na lotnisku EPWA zdarzenia typu nieuprawnione wtargnięcie na drogę startową ("Runway Incursion - RI") bez konieczności podjęcia działań w celu uniknięcia kolizji. Kołujący do startu pilot samolotu SR22 poprosił kontrolera ruchu lotniczego (GND) o start z pełnego dystansu drogi startowej (RWY) 29. Pilot otrzymał instrukcję zajęcia RWY 29 przez TWY E3. Samolot wjechał na RWY 29 przez TWY N3 przecinając STOP BAR (włączony na poziom 3) oraz nie stosując się do oznaczenia pionowego i poziomego „NO ENTRY”. Pilot zgłosił potrzebę opóźnienia startu, co mogło mieć wpływ na jego świadomość sytuacyjną na skrzyżowaniu TWY N3 i E3 (mimo, że sam poprosił o pełen dystans do startu z RWY 29). Pilot oświadczył, że ani on ani drugi pilot znajdujący się na pokładzie samolot nie zauważyli znaków „NO ENTRY” i STOP BAR i do czasu nawiązania z nim korespondencji przez PKBWL nic nie wiedział o incydencie.

Na podstawie nagrań audio ustalono, iż nie została przekazana informacja o zdarzeniu „RI” w celach profilaktycznych.

Warunki meteo: CAVOK.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Błąd ludzki - utrata świadomości sytuacyjnej i brak orientacji.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

1. Przypomnieć kontrolerom o obowiązku informowania o wystąpieniu „RF”.
2. Sprawdzić zapisy w AIP dotyczące zakazu przekraczania włączanych STOP BAR-ów.
3. Przebudować dojazd do progu 29 (podwójne wejście).
4. Wprowadzić Advanced-Surface Movement Guidance and Control Systems.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Bogdan Fydrych	<i>podpis na oryginale</i>