



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu

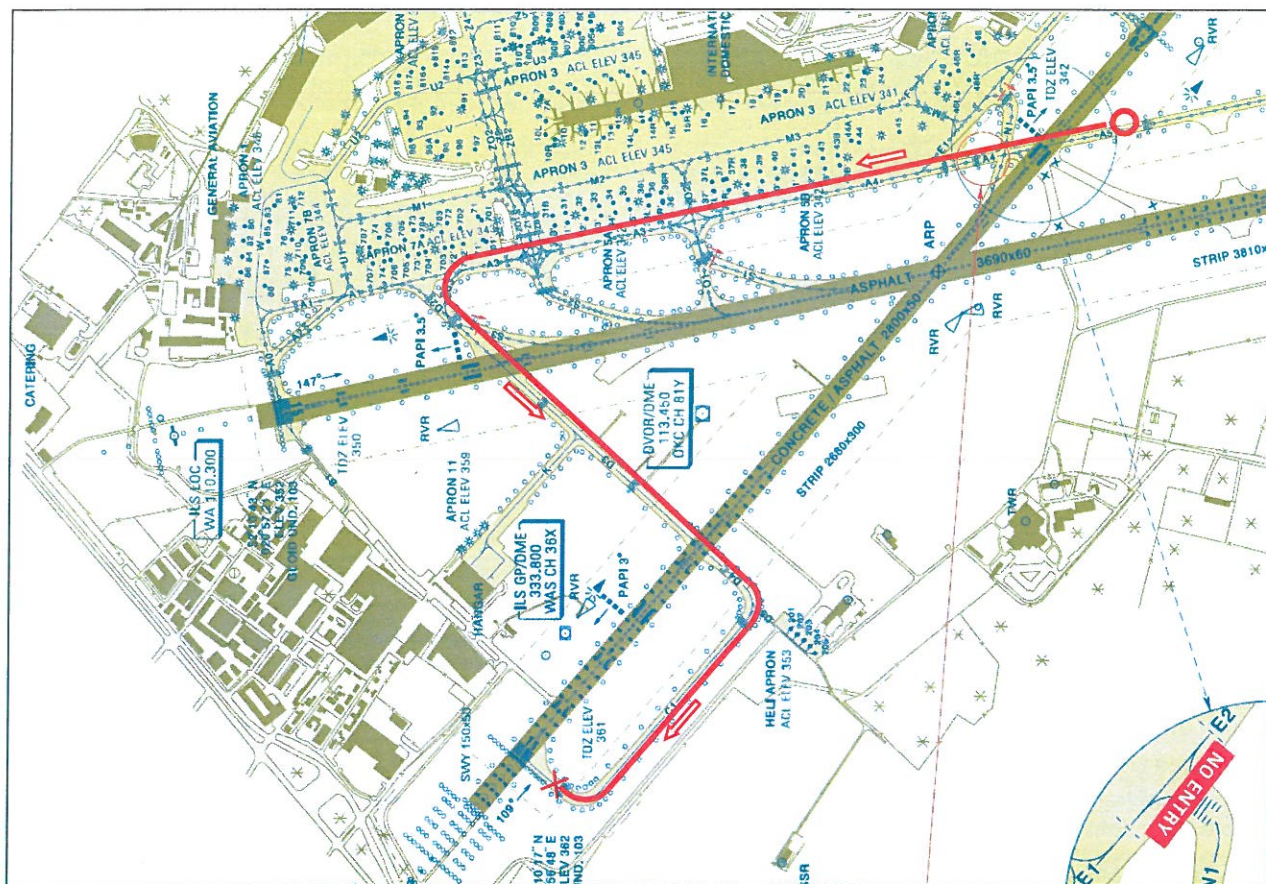
Numer ewidencyjny zdarzenia:	673/17			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	18.04.2017 r.			
Miejsce zdarzenia:	EPWA			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Nie dotyczy			
Dowódca SP:	Nie dotyczy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	-
Nadzorujący badanie:	Andrzej Bartosiewicz			
Podmiot badający:	Użytkownik			
Skład zespołu badawczego:	Nie wyznaczono			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	Zarządzający lotniskiem			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	Nie dotyczy			
Data zakończenia badania:				

Przebieg i okoliczności zdarzenia

W dniu 18.04.2017 r. ok. godz. 14:24 UTC sokolnik znajdujący się na TWY A5 EPWA nawiązał łączność radiową z krl TWR aby uzyskać zgodę na przemieszczenie się w okolice THR 11, w celu przepłoszenia ptaków.

Drogę pomiędzy TWY A5 a THR 11 sokolnik zamierzał pokonać po trasie pokazanej na rys. 1. Aby osiągnąć zamierzony cel sokolnik musiał dwukrotnie „przeciąć” aktywną RWY 11. Kiedy po raz drugi przekraczał RWY 11, jadąc TWY D3 – D4 (bez zatrzymania), na 2 NM prostej znajdował się podchodzący do lądowania KLM65F (B738 EHAM-EPWA). Z uwagi na dużą

odległość podchodzącego samolotu wtargnięcie sokolnika na RWY 11 nie spowodowało przerwania operacji lądowania.



Rys. 1. Fragment EPWA z zaznaczoną kolorem czerwonym drogą jaką przebył sokolnik. (tło stanowi AERODROME CHART ICAO – AIP Polska).

Analiza zdarzenia

Przegląd zapisów radarowych oraz odsłuch nagrań korespondencji radiowej potwierdził wtargnięcie sokolnika poruszającego się pojazdem po TWY D3 – D4 na aktywnej RWY 11-29.

Krl GND na wnioskowaną przez sokolnika trasę przejazdu „... *za tym co wylądował sprawnie ciąć jedynekę po Alfie, zająć Alfę do Delty, jedynekę po Delcie ciąć i zająć Charlie do 11.*” odpowiedziała „... *za lądującym zezwalam ciąć jedynekę, zająć Alfę, Deltę i przed 11 zgłoś.*”, co dla niej oznaczało polecenie zgłoszenia się kierującego przed RWY 11, a dla sokolnika zezwolenie wykonania przejazdu po wnioskowanej przez siebie trasie do THR 11.

Sokolnik nie powtórzył precyzyjnie treści zezwolenia „... z Alfę 5 ciąć jedynekę po Alfie, zająć Alfę, Deltę z ciąciem jedyнки i Charlie do 11” - niepoprawny readback, ani nie poprosił o wyjaśnienie jego treści.

Niepoprawny readback sokolnika nie został skorygowany przez krl GND.

Zdarzenie zostało omówione na posiedzeniu lotniskowego zespołu Runway Safety Team:

Przedstawiciele zespołu zapoznali się z nagraniem korespondencji radiowej oraz jego stenogramem jak też zobrazowaniem radarowym przedstawiającym przebieg zdarzenia.

Obecny na spotkaniu sokolnik-uczestnik zdarzenia oświadczył, że myślał, iż krl GND obserwująca podchodzący do lądowania SP pozwala mu „sprawnie ciąć jedynekę po Delcie” przed ww. SP. Dodał także, że widział zbliżający się SP.

Zespół uznał, że krl GND powinna zauważyć różnicę między treścią zezwolenia i readback-iem sokolnika. Krl GDN nie odmówiła sokolnikowi cięcia „jedynki" po Delcie, co spowodowało, że sokolnik utwierdził się w tym, że dostał zezwolenie na to, o co prosił.

Przyczyny zdarzenia:

- 1. Użycie przez krl GND nieprecyzyjnego określenia aktywnej RWY.
- 2. Nieprawidłowy readback sokolnika.
- 3. Brak reakcji krl GND na niepoprawny readback sokolnika.

Czynniki mające wpływ na zdarzenie lotnicze:

- 1. Długa trasa przejazdu sokolnika.
- 2. Zwiększone obciążenie pracą kontrolerów ruchu lotniczego związane z remontem RWY 15-33.

Działania podjęte przez podmiot badający - środki profilaktyczne

Runway Safety Team sformułował następujące zalecenia profilaktyczne:

- 1. Unikanie wydawania zezwoleń na długie trasy przejazdu, dzielenie ich na krótkie odcinki, wydawanie zwięzłych/krótkich instrukcji - odpowiedzialność PAŻP (szkolenia/krl).
- 2. Przypomnienie krl GND/uczestnikom ruchu w PML o istocie readbacku i obowiązku weryfikacji jego zgodności z treścią wydanego zezwolenia - odpowiedzialność PAŻP/PPL (szkolenia/safety).

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Andrzej Bartosiewicz	