



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT 2022/7037

UCHWAŁA

z dnia 26 maja 2023 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot, Airbus A321
Znaki rozpoznawcze SP:	HA-LVO
Data zdarzenia:	11 grudnia 2022 r.
Miejsce zdarzenia:	EPWA

Po rozpatrzeniu raportu końcowego z badania zdarzenia i zgromadzonej dokumentacji przedstawionych przez podmiot badający, działając na podstawie art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz § 18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (z późn. zm.), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

W dniu 11 grudnia 2022 r. samolot Airbus A321 (dalej „Airbus”) kołował TWY L do progu RWY 29 w celu odlotu z lotniska EPWA.

Na lotnisku EPWA panowały niesprzyjające warunki atmosferyczne. Depesza METAR z godz. 11:30¹ wskazywała widzialność 1800 m przy słabym opadzie śniegu.

O godz. 11:35:48 Kontroler lotniska (dalej „Kontroler”) zezwolił załodze innego samolotu (dalej „samolot B”) na przecięcie RWY 29 z TWY A4. O godz. 11:36:18 Kontroler zezwolił załodze samolotu Airbus na zajęcie progu RWY 29 i oczekiwanie. Kontroler czekał z wydaniem zezwolenia na start samolotu Airbus, aż samolot B zwolni RWY 29.

W tym czasie Dyżurny Portu Lotniczego (dalej „Dyżurny”), będący na łączności z asystentem kontrolera lotniska (dalej „Asystent”), zgłosił potrzebę przejazdu przez RWY 29 z TWY A4. Asystent wiedział, że chwilę wcześniej Kontroler zezwolił załodze samolotu B na przecięcie RWY 29 z tej samej TWY A4. Asystent obserwował, na zobrazowaniu SMR², jak samolot B kołuje przez RWY 29. Obserwował on także samolot Airbus kołujący do progu RWY 29, ale później nie śledził jego ruchu ze względu na zwiększone natężenie ruchu na polu manewrowym lotniska spowodowane niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi. Asystent nie zauważył, że samolot

¹ Czas w Uchwale wyrażono według LMT = UTC + 1 h.

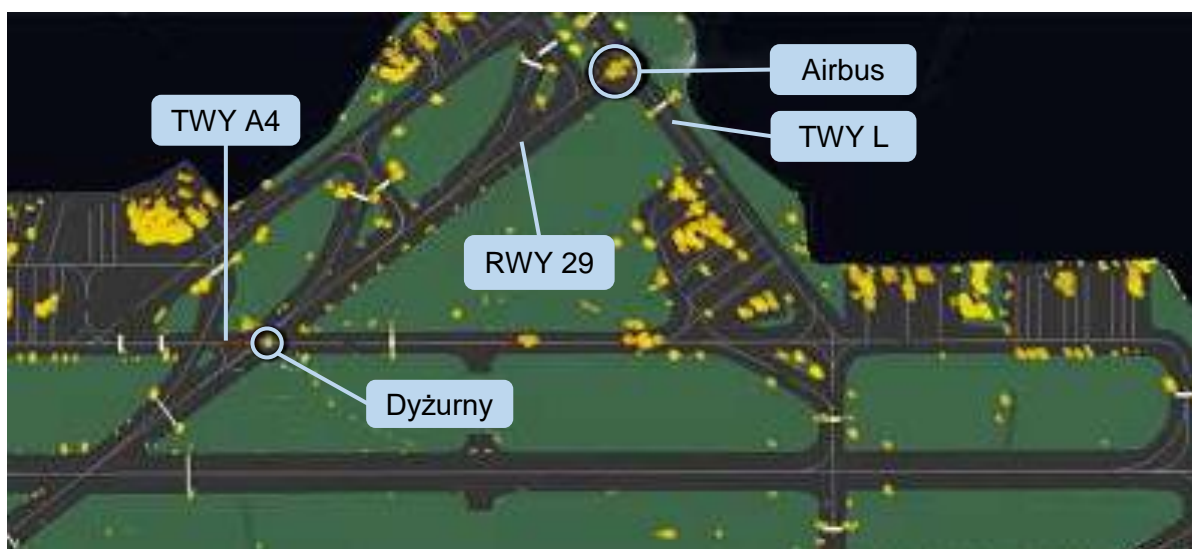
² SMR – Surface movement radar, radar ruchu naziemnego.

Airbus zajął RWY 29 i przygotowuje się do odlotu. Oświadczył on, że widzialność w momencie zdarzenia wynosiła 1500 m. Odległość z TWR EPWA do samolotu Airbus wynosiła około 1600 m.

Asystent założył błędnie, że wydanie przez Kontrolera zezwolenia na przejazd samolotu B przez RWY 29 oznacza, że w najbliższym czasie nie ma odlotów z RWY 29, a Dyżurny zdąży przejechać przez RWY 29 za samolotem B. Asystent był zobowiązany do uzyskania zgody Kontrolera na przejazd pojazdu Dyżurnego przez RWY 29. Błędne założenie. O godz. 11:36:35 Asystent zezwolił Dyżurnemu na przecięcie RWY 29 za samolotem B.

Samolot B przeciął RWY 29 i oddalił się od niej na bezpieczną odległość. Kontroler nie wiedząc o wydanym przez Asystentą zezwoleniu na przecięcie RWY 29 przez pojazd Dyżurnego, o godz. 11:36:45, wydał zezwolenie na start samolotu Airbus. W czasie wydawania zezwolenia na start, Dyżurny znajdował się jeszcze na TWY A4 przed skrzyżowaniem z RWY 29, a samolot Airbus kołował już po RWY 29 do zajęcia pozycji startowej.

Asystent usłyszał, że Kontroler wydaje zezwolenie na start samolotu Airbus i poinformował go o tym, że wydał już zezwolenie na przecięcie RWY 29 przez pojazd Dyżurnego. W tym czasie Dyżurny wjechał już na skrzyżowanie TWY A4 i RWY 29, a samolot Airbus zajął pozycje do startu na RWY 29 (Rysunek 1).



Rysunek 1. Zobrazowanie radaru SMR w czasie, gdy Kontroler informował załogę samolotu Airbus o pojeździe Dyżurnego przecinającym RWY 29 [źródło: PAŻP]

Kontroler nie anulował zezwolenia na start samolotu Airbus, a jedynie poinformował załogę o pojeździe przecinającym RWY 29 na wysokości TWY A4. Załoga samolotu Airbus rozpoczęła rozbieg po opuszczeniu RWY 29 przez Dyżurnego.

2. Przyczyna zdarzenia:

Wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu przez drogę startową bez koordynacji z kontrolerem lotniska.

3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

- 1) Błędne założenie asystenta kontrolera lotniska, że w najbliższym czasie nie będzie startów z RWY 29.
- 2) Wydanie zezwolenia na start samolotu Airbus przy braku wiedzy o wydanym uprzednio zezwoleniu na zajęcie drogi startowej przez pojazd.
- 3) Widzialność ograniczona do 1500 m przy słabym opadzie śniegu.
- 4) Zwiększone natężenie ruchu na polu manewrowym lotniska w związku z niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi.

4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane przez podmiot badający:

Nie sformułowano.

5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

.....
(podpis na oryginale)

Przewodniczący Komisji

.....
(podpis na oryginale)