



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT 2022/2455

UCHWAŁA

z dnia 15 września 2023 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot, Boeing 737-800 / Samolot, Cessna 525
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-LWF / T7-ACA
Data zdarzenia:	24 maja 2022 r.
Miejsce zdarzenia:	EPWA

Po analizie zgłoszenia i zebranych materiałów, dokonanej przez członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL), 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.), PKBWL uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

W dniu 24.05.2022 r. samolot Cessna 525 o znakach rozpoznawczych T7-ACA (dalej nazywany jako „Cessna”) kołował do punktu oczekiwania na drodze kołowania (TWY) D2 przed drogą startową (RWY) 15. Za samolotem Cessna kołował samolot Boeing 737-800 o znakach rozpoznawczych SP-LWF (dalej nazywany jako „Boeing”). Samolot Boeing rozpoczął kołowanie ponad 35 min po rozkładowym czasie startu i około 10 minut przed nowo przydzielonym czasem startu (CTOT¹).

Samolot Cessna miał skręcić z TWY A3 w lewo w TWY S3, a samolot Boeing miał kołować prosto TWY A3 do punktu oczekiwania na TWY A0 przed RWY 15.

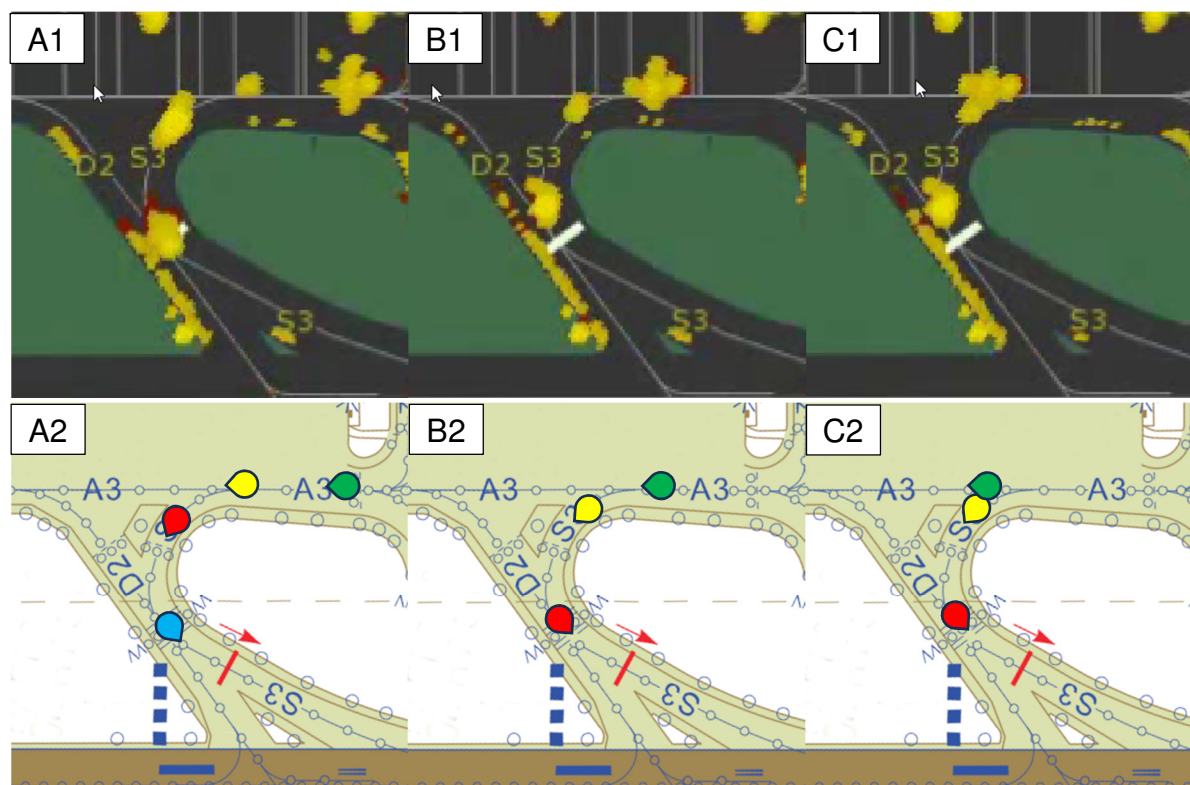
Krl GND² wydał załodze samolotu Boeing zezwolenie na kołowanie TWY A będąc przekonany, że samolot Cessna szybko opuści TWY A3 w TWY S3, co pozwoliłoby załodze samolotu Boeing na kołowanie bez zatrzymywania. Wskazuje na to fakt, że po upływie około 22 s krl GND polecił załodze samolotu Cessna nawiązanie łączności z krl TWR. Po przekazaniu kontroli nad samolotem Cessna krl GND nie mógł bezpośrednio wpływać na jego ruch po drogach kołowania.

Na punkcie oczekiwania TWY D2 przed RWY15 znajdował się samolot Embraer, a za nim samolot De Havilland. W celu zachowania odpowiedniej separacji względem

¹ CTOT – obliczony czas startu (ang. Calculated take-off time)

² Krl GND – kontroler ruchu naziemnego (ang. ground movement controller)

samolotów oczekujących na zajęcie RWY 15, załoga samolot Cessna zatrzymała się na TWY A3. Samolot Boeing również zatrzymał się na TWY A, za samolotem Cessna. Gdy samolot Embraer zajął RWY 15, samolot De Havilland, znajdujący się za nim skierował się w stronę punktu oczekiwania D2. Samolot Cessna, natomiast skręcił w lewo i zatrzymał się w taki sposób, że pozostawał na skrzyżowaniu TWY A3 i S3, podobnie jak poprzednio samolot De Havilland. Załoga samolotu Cessna uznała, że odległość za poprzedzającym samolotem była właściwa. Załoga samolotu Boeing rozpoczęła kołowanie prosto po TWY A3, podążając za samolotem Cessna. Prędkość kołowania obu samolotów była podobna. Załoga samolotu Boeing rozważała możliwość zwrócenia się do krl GND o zasugerowanie załodze samolotu Cessna, aby kontynuowała ruch do przodu, ale ostatecznie tego nie zrobiła. Obserwując koniec lewego skrzydła własnego samolotu i samolot Cessna, załoga samolotu Boeing dokonała oceny, że bezkolizyjny przejazd był możliwy. Ocena odległości pomiędzy samolotami okazała się niewłaściwa. O godz. 08:17:10³ samolot Boeing uderzył końcówką lewego skrzydła w usterzenie ogonowe samolotu Cessna.



Samoloty: ● Embraer, ● De Havilland, ● Cessna, ● Boeing.

A1, B1 C1 – zobrazowanie SMR⁴, A2, B2, C2 – schemat lotniska EPWA.

A1, A2 – zatrzymanie samolotu Boeing za samolotem Cessna na TWY A3, godz. 08:15:23

B1, B2 – zatrzymanie samolotu Cessna na skrzyżowaniu TWY A3 i S3, godz. 08:16:53

C1, C2 – zderzenie samolotów, godz. 08:17:10

Rysunek 1. Położenie samolotów Cessna i Boeing przed i w czasie zderzenia
[źródło: PAŻP, PKBWL]

³ Czasy w Uchwale wyrażono według LMT = UTC + 2 h.

⁴ SMR – radar kontroli ruchu naziemnego (ang. Surface movement radar)

Obydwie załogi poinformowały krl GND o kolizji. Służby lotniskowe zabezpieczyły miejsce zdarzenia. Załogi samolotów Cessna i Boeing potwierdziły możliwość samodzielnego kołowania i pokołowały na wyznaczone stanowiska na płycie postojowej, gdzie wyłączyły silniki. Po przeprowadzeniu kontroli, zamknięta część pola manewrowego została ponownie oddana do użytku.

W wyniku zderzenia oba samoloty uległy uszkodzeniu na tyle poważnemu, że uniemożliwiało to dalsze wykonywanie lotów. Żadna z osób na pokładach obu samolotów nie odniosła obrażeń.

W trakcie zdarzenia występowały warunki VMC, a warunki atmosferyczne na lotnisku EPWA pozwalały na obserwację statków powietrznych na polu manewrowym. Załoga samolotu Boeing mogła obserwować poprzedzającą ją samolot Cessna.

Natężenie ruchu na lotnisku EPWA było duże, zwłaszcza na drodze kołowania TWY A, gdzie utworzyła się kolejka statków powietrznych oczekujących na odlot.

Krl GND znajdował się około 1500 m od miejsca zderzenia samolotów. Miał zapewnione wsparcie obserwacji pola manewrowego lotniska w postaci zobrazowania SMR. Na tym zobrazowaniu samoloty Cessna i Boeing były wyraźnie widoczne (rysunek 1. A1-C1), a ich sylwetki odpowiadały ich rzeczywistym rozmiarom poziomym.

Zobrazowanie SMR pozwalało na uznanie zatrzymania samolotu Cessna na skrzyżowaniu TWY A3 i S3 (rysunek 1. B1) za kolizyjne w stosunku do ruchu na TWY A3. Nie doszło jednak do wymiany uwag między załogą samolotu Boeing a krl GND dotyczących położenia samolotu Cessna.

2. Przyczyna zdarzenia:

Podjęcie decyzji o kołowaniu obok innego samolotu znajdującego się na skrzyżowaniu TWY A3 i S3.

3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

- 1) Presja czasu związana ze zbliżającym się nowym CTOT dla samolotu Boeing.
- 2) Niewykorzystanie zobrazowania SMR do oceny kolizyjności statków powietrznych na drodze kołowania A3.

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)