

Warszawa, dnia 20 marca 2017 r.

Poz. 405

**KOMUNIKAT NR 387
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 20 marca 2017 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 551/2014

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225) w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. **Incident lotniczy**, który wydarzył się w dniu 8 maja 2014 r., klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik środowiskowy"
w grupie przyczynowej: "E2 – Służby zarządzania ruchem lotniczym".**

2. **Opis okoliczności incydentu lotniczego:**

Skrócony opis zdarzenia powstał na podstawie raportu końcowego przesłanego przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Zakłócenia zobrazowania radarowego APP EPWA w godz. 07:00-09:00 UTC spowodowane próbami transpondera na lotnisku EPWA. Mechanik ok. godz. 06:30 UTC dostał od TWR EPWA zgodę na próbę transpondera przez pół godziny. Próby transponderów kod 1234 i 1250 przeciągały się, co spowodowało liczne problemy na APP EPWA. W godz. 07:00-08:00 UTC transponder kod 1234 wyświetlał poziom 150, co mogło doprowadzić do wygenerowania TCAS RA dla samolotów w TMA EPWA (w tym czasie był zlot statków powietrznych do EPWA). Momentami jeden z tych kodów wyświetlany był na zobrazowaniu radarowym w dwóch miejscach jednocześnie jako dwa, absurdalnie wielkie symbole „dup code”, co przy pracy w zasięgu 30-40 NM było dużym utrudnieniem. W związku z uciążliwością przeprowadzanych w hangarze prób SEN TWR zgłosił problem do Dyżurnego Portu, który powiedział, że nie może nic zrobić w tej sprawie, ponieważ nie ma dostępu do hangaru. Po wykonaniu wielu telefonów udało się zlokalizować osobę odpowiedzialną i o godz. 07:56 UTC test miał zostać przerwany. Niestety mimo zapewnień telefonicznych, po zadeklarowanym końcu testów, na zobrazowaniu APP EPWA sektora S pojawiały się odpowiedzi transponderów z kodami 1746 i 1250 w czasie pomiędzy 08:25-08:30 UTC oraz kodem 3666 około godz. 08:40, co utrudniało identyfikację samolotów po starcie.

3. **Przyczyna incydentu lotniczego:**

Niewłaściwa procedura przeprowadzania testów transponderów przez organizację obsługową.

4. **Zalecenia profilaktyczne Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące bezpieczeństwa:**

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie wydała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Samson