

OKIiA

ORGANI KOMBËTAR I INVESTIGIMIT TË AKSIDENTEVE DHE
INCIDENTEVE AJRORE NE AVIACIONIN CIVIL



Raporti Final – BLUE PANORAMA



OKIiA

ORGANI KOMBËTAR I INVESTIGIMIT TË AKSIDENTEVE DHE
INCIDENTEVE AJRORE NE AVIACIONIN CIVIL



Raporti Final – BLUE PANORAMA



RAPORTI PËRFUNDIMTAR

Përmbajtja

- Informacione faktike
- Analizë e materialeve të mbledhura
- Rekomandime

InD: Ing. Donatela Osmënaj

Asistoj: Ekspert i aviacionit Ylli Serjani

Raport "BLUE PANORAMA"

Më datë 16.06.2017 OKIIA mori informacion për disa raste të shmangieve në procedurat e operimit në aeroportin Nënë Tereza. Ky informacion i dërguar nga Albcontrol përmbante 3 raste të shmangieve dhe shkelje të procedurave të operimit nga ana e kompanisë ajrore Blue Panorama. OKIIA me marrjen e këtij informacioni filloi procesin e investigimit i bazuar në kërkesat e mëposhtme për materialet në dispozicion:

- Kërkesë Albcontrolit për informacion më të detajuar për rastet duke përfshirë: përshkrimin e ngjarjeve, radiokomunikimin dhe transkriptimin e tyre ndërmjet kontrollorëve të trafikut ajror dhe pilotëve të fluturimeve përkatëse, skemat e fluturimeve sipas radarit, video të vendqëndrimit të avionëve dhe skemën e devijimeve të procedurës pas ngritjes.
- Kërkesë kompanisë ajrore Blue Panorama për vlerësimin e këtyre rasteve si dhe takim me drejtuesit e kompanisë ajrore Blue Panorama.

Pasi u grumbulluan materialet e mësipërme ato u studiuan dhe u analizuan nga OKIIA duke u mbështetur në procedurat standarte të ICAO-s, Aneksi 6 mbi operimin e avionëve, Aneksi 13 mbi investigimin e incidenteve dhe aksidenteve si dhe manualin e investigimeve për Runway Incursions dok.9870. U studiuan gjithashtu procedurat e SID dhe STAR (për ngritje dhe ulje) në aeroportin "Nënë Tereza" dhe u arrit në konkluzionet si më poshtë:

Sipas kronologjisë së ngjarjeve rastii parë është ai dt. 03.01.2017. Ngritja në fluturim e avionit të BPA tip: Boing-737-800 me numër fluturimi BPA2331 me itinerar LATI-LIMC (Tirana-Milano Malpence). Ky avion pasi mori leje për ndezjen e motorëve merr dhe lejen për të lëvizur në taxiway, ndërkohë jepet dhe ATC clearance, e cila është lejimi për fluturim sipas rrugës së caktuar nga ATC (Air Traffic Control). Piloti hyn në pistë dhe nuk ndalon për të kërkuar leje për ngritje pasi bën Back-Track në runway 17, por vazhdon ngritjen. Ngritja vazhdon pa marr leje. Kontrollori kullës e shikon dhe nuk e ndërpret ngritjen që në momentet e para kur avionit s'ka fituar akoma shpejtësi, por pasi avioni ngrihet në ajër ai ndërhyr dhe i thotë që ju u ngritët pa leje dhe i kërkon të kontaktojë me Approach të cilin gjithashtu e lajmëron që u ngrit pa leje. Piloti pranon që kishte bërë gabim duke u justifikuar me harresë dhe moskuptimin të mirë të instruksionit të dhënë. Në bazë të investigimit të bërë konkludohet se:

1. Piloti në komandë dhe piloti i dytë nuk kanë qenë të vëmendshëm për të marr dhe përsëritur korrekt instruksionin e kontrollorit të kullës, I cili i thotë: Lejohet për taxi për kursin 17, Back-Track dhe raporto gati për ngritje, instruksion të cilin nuk e zbatuan plotësisht duke mos thënë gati për ngritje.
2. Kontrollori kullës nuk e ka detyruar pilotin të kthejë përgjigje si e kuptoi mesazhin: *Read Back Correct.*
3. Kontrollori kullës nuk e ka ndjekur me vëmendje lëvizjen e avionit në taxi dhe pistë kur ai fillon vrapimin për ta ndalur në kohë. Kjo vërtetohet dhe nga veprimi vonuar i kontrollorit kur i thotë pasi është ngritur që BPA2331 u ngrit pa marr leje.

4. Për të dy kategoritë Pilot-Kontrollor nuk ka patur vëmendjen e duhur për veprimet dhe pozicionet e avionit në cdo sekuençë të lëvizjes. Duke marrë parasysh konditat në të cilat ndodhi, në mungesë të trafiqueve të tjerë në afrim dhe në ulje kjo ngjarje nuk u klasifikua si incident. Duke parë edhe dy raste të tjera nga kjo kompani OKIIA investigoi dhe e analizoi atëpër rritjen e sigurisë së fluturimeve.

Ngjarja e dytë sipas informacionit të Albcontrol është ajo dt. 13.04.2017. Kjo ngjarje ishte një rast shumë serioz dhe e klasifikuar Runway Incursion në bazë të standarteve të ICAO-s. Kulla e Rinasit rreth orës 09:40 lejoi ngritjen e një avioni BPA2233. Në të njëjtën kohë kontrollori Approach i kërkon kullës për të sjellë një avion të SwiftAir në ulje me RunWay 35, ndërkohë që ngritjet vazhdonin me RunWay 17. Kontrollori i kullës refuzon këtë kërkesë Approach-it pasi kishte dhënë leje BPA2247 për ndezje të motorëve dhe po i jepte lejen për të lëvizur në taxi. Ndërkohë duke menduar që për 3 minuta SwiftAir mund të ulej dhe kjo kohë duhej BPA2247 për të dalë në zonën e pritjes para hyrjes në pistë. Gjatë kësaj kohe kulla i thotë Approach-it që sille SwiftAir për ulje dhe i jep leje për ulje. Një tjetër avion BPA2231 kërkon leje për taxi, kulla i jep leje dhe e lajmëron që je i dyti për ngritje, por nuk vëzhgon lëvizjen në taxi të avionit BPA2247 duke u përqëndruar vetëm në drejtimin e kundërt RunWay 35 i cili po ulej. Pra në të njëjtën kohë kontrollori kishte aktivitet në të dy kurset e pistës. Avionii kompanisë SwiftAir me numër fluturimi MDF9030 po ulej dhe duke parë avionin tjetër në kursin 17 pyet kullën a lejohet për ulje. Kontrollori i kullës duke mos ndjekur lëvizjen e BPA2247 i kthen përgjigje: "Lejoj uljen" (Clear to land). SwiftAir u ul, por duke bërë një frenim shumë të fortë, duke ndalur përpara avionit që bëhej gati për ngritje në distancë 500 metër larg tij. Nga investigimii kësaj ngjarje e cila u konsiderua incident I kategorise RunWay Incursion, që ka ardhur si rezultat i shkeljes së rregullave të operimit të sanksionuara në Aneksin 6 të ICAO-s për operimin e avionëve nga ana e ekuipazhit të fluturimit me numër BPA2247 dhe gjithashtu mos kryerja me përgjegjësi e detyrës nga ana e kontrollorit të kullës. Si konkluzion mund të rendisim konkretisht shkaqet si më poshtë:

1. Mos ndjekja me vëmendje e instruksionit të dhënë nga kulla dhe mos respektimit të rregullit për përsëritjen e instruksionit të marrë.
2. Mos ndjekje e situatës ajrore nga pilotët nëpërmjet radiokomunikimit për të kuptuar dhe pozicionin e avionëve të tjerë se në çfarë procesi ndodhen.
3. Mos respektim i rregullit elementar nga pilotët për vrojtimin majtas dhe djathtas përpara daljes në pistë për ngritje.

Gjithashtu kjo situatë është favorizuar dhe nga faktorët e mëposhtëm:

1. Vendim i gabuar nga kulla për të përdorur të dy kurset e pistës 17 dhe 35 dhe ndërhyja e kontrollorit Approach e shtoi më shumë konfuzionin në kullë.
2. Personeli në kullë ishte i mjaftueshëm për të ndjekur të dy avionët, njëri që dilte në pistë dhe tjetri që ulej përballë, por të dy u përqëndruan tek avioni që ulej.
3. Kulla nuk mori vendimin për të kaluar në rreth të dytë avionin e SwiftAir që ishte në ulje.
4. Kontrollorët nuk kanë dhënë asnjë informacion trafiku si për avionin që po dilte në pistë ashtu dhe për avionin që po ulej.

Në radhën e ngjarjeve të informuar nga Albcontrol është ajo e datës 07.06.2017, e cila sërish është një mosrespektim nga ana e kompanisë Blue Panorama BPA2227 të procedurës së ngritjes në aeroportin “Nënë Tereza”. Ky avion ishte planifikuar të fluturonte nga TIA në FCO (Tiranë-Romë) LATI-LIRF. Ekuipazhi përbërë nga 3 persona, first officer, kapiteni cili ishte në rolin e instruktorit TRI/TRE si dhe observer, I cili ishte piloti përgjegjës për safety (safety pilot). Në orën 14:16 UTC këta kërkojnë leje për pistën 17 dhe vendosin të dhënat e fluturimit në FMS për këtë kurs. Gjatë lëvizjes nga vendqëndrimi kulla i ndryshon kursin e ngritjes nga 17 në 35 duke i dhënë pas ngritjes pikën Dires 2B (SID). Pas ngritjes ekuipazhi në vend që të kthehet djathtas kthehet majtas. Kapiteni e dëgjo kontrollorin që e pyeti pse u kthyet majtas duhej të kthehej djathtas për Dires 2B. Atëherë kapiteni i cili e kuptoi menjëherë gabimin e korigjoi duke raportuar dhe duke thënë se kjo ndodhi gabimisht duke harruar instruksionin e dhënë nga ATC. Sipas investigimit qëiu bë këtij rasti rezulton se përgatitja e pilotit që trajnohej duhej të ndiqej me më shumë vëmendje nga piloti-instruktor dhe aii safety për të korigjuar gabimet apo mungesat që mund të kryhen ose manifestohen nga piloti që trajnohet. Piloti që trajnohet duhet të përgatitet që para fluturimit për të kryer veprime në përputhje me cdo ndryshim që mund të kërkohej nga kontrollorët e kullës dhe të ATC, për cdo situatë e cila mund të jetë më e vështirë se ajo që i ndodhi BPA2227.

Si konkluzion për të 3 rastet të cilat u investiguan vërehet se nga kompania ajrore Blue Panorama, nga ekuipazhet fluturuese, ka mungesë serioziteti dhe vëmendje në respektimin e rregullave të operimit në aeroportin “Nënë Tereza” si dhe ndaj standarteve të ICAO-s për operimin e avionëve në përgjithësi. Në bazë të dokumentacionit që OKIIA pati në dispozicion dhe investigimeve të bëra për të 3 këto ngjarje del një konkluzion i përgjithshëm si vijon:

Në aeroportin Nënë Tereza nuk ka një trafik të ngjeshur si në Milano dhe Romë ku kompania Blue Panorama operon. Trafiku i pakët ka sjellë një shkujdesje në përqëndrimin e pilotëve dhe mobilizimin e tyre duke e konsideruar më të thjeshtë dhe më të lehtë operimin në këtë aeroport. Mungesa e vëmendjes dhe e kërkesës së rreptë kundrejt pilotëve nga ana e kontrollorëve të ATC-së dhe sidomos të kullës për një zbatim më rigoroz të rregullave dhe standarteve të operimit. Gjithashtu marrjen e masave ndaj të gjitha shkeljeve të kryera nga kompanitë ajrore që operojnë në aeroport dhe hapësirën ajrore që mbulon AlbControl. Duke u përqëndruar në qëllimin e këtij investigimi, i cili është rritja e sigurisë së fluturimeve rekomandojmë si më poshtë:

- Kompanisë ajrore Blue Panorama t'i kërkohej përgatitje më serioze në trajnime që kryejnë me pilotët kur ata fluturojnë për në LATI ose nga LATI, që ato të respektojnë rregullat dhe procedurat e operimit. Albcontrol duhet të monitorojë më mirë lëvizjet e avionëve vecanërisht në tokë.
- Duhet një koordinim më mirë ndërmjet kontrollorëve të sektorëve të ndryshëm, kullë, Approach dhe ATC për të ndihmuar në përmirësimin e situatave të ngarkuara dhe jo për t'i komplikuar ato.
- ATC duhet të përcaktojë qartë pozicionin e dhënies së clearances (lejes) së fluturimit duke shmangur dhënien e lejes në momentet e kryerjes së taxi. Sugjerojmë që ajo të jepet kur jepet leje për ndezjen e motorëve apo kur jepet leje për taxi, pozicione në të cilat piloti është më i lirë në veprime.
- ATC në koordinimin me drejtuesitë aeroportit të vendosin shenja para daljes në pistë në mënyrë që piloti të përqëndrohet më mirë para daljes në pistë për të evituar RunWay Incursion.



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

**ORGANI KOMBËTAR I INVETIGIMIT TË INCIDENTEVE DHE
AKSIDENTEVE AJRORE NË AVIACIONIN CIVIL**

Nr. prot. 55

Tiranë 21/06/2017

Drejtuar: Znj. Belina Balluku
Drejtoreshë e Përgjithshme
Agjensia Nationale e Trafikut Ajror

Lënda : Memorandum i bashkëpunimit OKIIA-Albcontrol

E nderuar znj. Balluku,

Në përgjigje të shkresës suaj nr. prot. 1161 ju informojmë se bordi OKIIA-s do të analizojë të 3 rastet e evidentuara nga ana juaj. Për këtë kërkojmë nga ana juaj:

- Kopje të dokumentave dhe detajet e ekuipazhit të avionit
- Transkriptet e komunikimeve TWR - Pilot ACC - Pilot

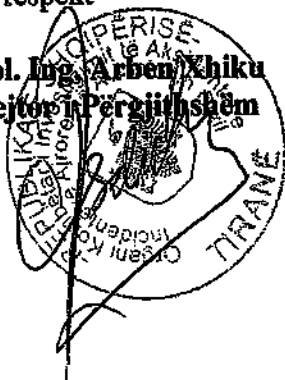
Sa më sipër i kërkojmë për të 3 rastet.

Specifikojmë për rastin e fundit, dt. 07/06/2017 kërkojmë të paraqitur grafikisht rrugën që avioni ka ndjekur dhe rrugën që duhet të ndiqte sipas procedurave standarte. Nëse është e pamundur grafikisht, ju lutemi paraqiteni analitikisht (koordinata dhe orë).

Duke iu falenderuar për bashkëpunimin,

Me respekt

Dipl. Ing. Arben Zhiku
Drejtor i Përgjithshëm





REPUBLIKA E SHQIPËRISË

**ORGANI KOMBËTAR I INVESTITIMIT TË INCIDENTEVE DHE
AKSIDENTEVE AJRORE NË AVIACIONIN CIVIL**

Nr. prot. 56

Tiranë 23/06/2017

**Drejtuar: Lilika Radovicka
Drejtore Ekzekutive
Autoriteti Aviacionit Civil**

Lënda : Kërkohej informacion për BLUE PANORAMA

E nderuar znj. Radovicka,

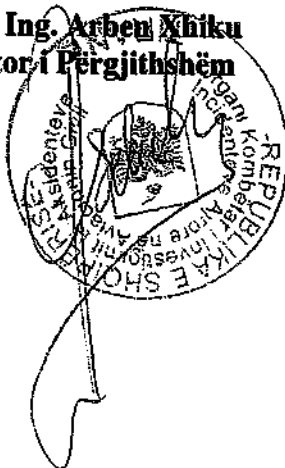
Në vijim të një emaili të nisur nga AlbControl mbi një ngjarje të ndodhur në aeroportin e Rinasit (ngjarje e përsëritur), lidhur me kompaninë BLUE PANORAMA, OKIIA ka vendosur hapjen e investigimit për këto ngjarje. Për këtë ju lutemi na mundësoni informacionet tuaja mbi kompaninë:

- Çertifikata e operatorit ajror
- Liçensat për personelin/anëtarët e ekuipazhit të lëshuara ose të pranuar nga ju
- Çertifikatat dhe liçensat e trafikut për avionët e BLUE PANORAMA

Duke iu falenderuar për bashkëpunimin,

Me respekt

**Dipl. Ing. Arben Xhiku
Drejtore i Përgjithshëm**



Nr. prot. 1461/2

Tiranë 30 / 6 / 2017

Drejtuar:

Z. Arben Xhiku
Drejtore i Përgjithshëm
Organi Kombëtar i Investigimeve të Aksidenteve dhe Incidenteve Ajrore
në Aviacionin Civil

Lënda: Kthim përgjigje

I nderuar z. Xhiku,

Në përgjigje të shkresës suaj nr.55, datë 21.06.2017, ju informojme si më poshtë:

Përsa i përket kërkesës së parë për kopje të dokumentave për të tre ngjarjet po ju dërgojmë bashkangjitur raportimet e bëra nga kontrollorët e Kullës së Aerodromit të Rinasit, raportime që janë nisur pranë jush edhe nëpërmjet skemës së detyrueshme të raportimit të ngjarjeve siç kërkohet në Urdhërin e MTI nr. 68, datë 10.06.2011. Përsa i përket të dhënave të ekuipazhit, ju informojmë se Albcontrol nuk disponon të dhëna të tilla dhe nuk ka mundësi të gjej këtë informacion.

Përsa i përket kërkesës së dytë ju informojmë se për ngjarjen e datës 03.01.2017 transkripti i komunikimit është i pamundur t'ju dërgohet pasi është jashtë periudhës së kërkuar për ruajtjen e këtyre komunikimeve. Megjithatë Albcontrol ka kryer një vlerësim paraprak të kësaj ngjarje të cilin po jua dërgojmë bashkangjitur.

Përsa i përket ngjarjes së datës 13.04.2017 transkripti i komunikimit së bashku me raportin e investigimit, është dërguar pranë jush me email në datën 19.06.2017, megjithatë po jua ridërgojmë bashkangjitur kësaj shkrese.

Për ngjarjen e fundit të datës 07.06.2017, bashkangjitur po ju dërgojmë transkriptin e komunikimit së bashku me paraqitjen grafike të rrugës së përkthuar nga piloti dhe asaj që ishte udhëzuar nga kontrollori i trafikut ajror.

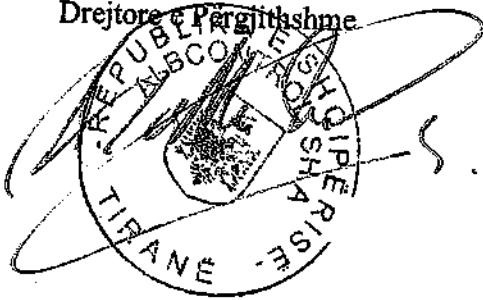
Edhe njëhere ju shprehim gatishmërinë tonë për përmbushjen e vazhdueshme të kërkesave rregullative me qëllim shmangien e ngjarjeve që cënojnë sigurinë e fluturimeve në hapësirën Ajrore të Republikës së Shqipërisë.

Ju urojmë punë të mbarë.

Me respekt,

Belinda Balluku

Drejtoreshë Përgjithshme





National reference number

ATC Occurrence Reporting Form

CATEGORIES OF OCCURRENCE											
<input type="checkbox"/> ACCIDENT	<input type="checkbox"/> AIRPROX	<input type="checkbox"/> INCIDENT	<input type="checkbox"/> AIRSPACE INFRINGEMENT	<input checked="" type="checkbox"/> ATM OCCURRENCE							
NB A signal shall be sent to the Head of ATM Oversight for ACCIDENT or AIRPROX											
1 Date / Time (in UTC) of Occurrence			2 Day or Night			3 Geographical Location of Occurrence					
03.1.2017		05:47	<input checked="" type="checkbox"/> Day		<input type="checkbox"/> Night	LATI					
4 Aircraft Involved											
Operator	Callsign and/or Registration	Type	ADEP	ADES	FL, Altitude or Height		SSR Code	Mode C displayed	Relevant Route Segment	Fit Rules	
					Actual	Cleared				<input type="checkbox"/> IFR	<input type="checkbox"/> VFR
BLUE PANORAMA	BPA2331	B734	LATI	LIMC				N/A	N/A	<input checked="" type="checkbox"/> IFR	<input type="checkbox"/> VFR
								N/A	N/A	<input type="checkbox"/> IFR	<input type="checkbox"/> VFR
5 RTF Frequencies/Communications Equipment and Surveillance Equipment used						6 Class of ATS Airspace			7 Type of Air Traffic Services		
122.5						<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C			ADITWR		
						<input checked="" type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> E					
8 Estimated Vertical Distance (ft/metres)						9 Automated Warning Systems					
Estimated Horizontal Distance (NM/km/minutes)						<input type="checkbox"/> Ground-based <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> Airborne					
N/A											
10 Traffic Information given						11 Have you reviewed relevant RTF and/or surveillance recordings?					
<input type="checkbox"/> YES <input type="checkbox"/> NO						<input type="checkbox"/> YES <input type="checkbox"/> NO					
12 Was Weather considered relevant? (If YES, include details in Box 13)						<input type="checkbox"/> YES <input checked="" type="checkbox"/> NO					
Description of Occurrence -											
Me date 3 janar 2017 ora 0540 BPA2331 pasi mori lejen per tu futur ne piste, pasi mbaroj proceduren e "back track" filloj rullimin dhe beri "air born" pa i dhene leje per "take off". Nuk afektoj ne trafikun qe kishim .Ju be e ditur pilotit dhe kontrollorit te Approach.											
14 Assessment of Workload				15 Time since last break		16 Start Time of Shift		17 Name of your ATS Unit and Sector Safety Directory			
<input type="checkbox"/> Very Heavy <input type="checkbox"/> Medium <input type="checkbox"/> Heavy <input checked="" type="checkbox"/> Light						<input checked="" type="checkbox"/> UTC <input type="checkbox"/> Local		Sektor i TWR			
						0300					
18 On Duty as			19 Your Name, Signature and Date		For ATM Oversight use ONLY						
<input checked="" type="checkbox"/> ATCO <input type="checkbox"/> Shift Supervisor											

Dërgoni formën

PERMBLEDHJE INVESTIGIMI

Mbi devijimin e avionit nga leja e dhene nga KTA, data 03.01.2017

Në bazë të të dhënave të mbledhura dhe analizuara kemi një përshkrim të shkurtër të ngjarjes si vijon.

Në datën 03 Janar 2017, rreth orës UTC 05:45, BPA2331 i ka kërkuar leje TWR për të lëshuar motorët për fluturimin me numër BPA2331. Ky fluturim kishte Plan Fluturimi të rregullt, pa asnjë kufizim të posaçëm.

Pas marrjes së kërkesës nga BPA2331, TWR KTA (Kontrollori i Trafikut Ajror) i jep lejen për ndezjen e motorëve dhe koordinon rregullisht me Sektorin Approach dhe Pilotin për t'i shërbyer ngritjes së BPA2331. BPA2331 pas kërkesës, merr lejen për të lëvizur (Taxi) si dhe i jepet ATC Clearance për destinacionin Milano (LIMC).

Piloti pas komunikimeve me KTA TWR futet në RWY17 dhe fillon dhe ekzekuton manovrën e ngritjes (Take-Off) pa marrë lejen përkatëse (të detyrueshme) nga TWR KTA.

TWR KTA pavarësisht se vuri re se BPA2331 po ekzekutonte Take-Off pa marrë leje, nuk ndërhyri për ta ndaluar, pasi kjo manovër nuk ndikonte mbi asnjë trafik tjetër. Pas ngritjes në ajër të BPA2331, TWR KTA e informon Pilotin se e kishte kryer manovrën e ngritjes pa autorizimin përkatës nga TWR, dhe më tej e instrukttoi të kalonte me frekuencën e Approach (133,150). TWR KTA vuri re (ose mendoi) se Piloti i BPA2331 nuk e kishte kuptuar informacionin që i kishte transmetuar, dhe për të qenë i sigurt që gjithçka ishte në rregull me BPA2331 i kërkon Approach që t'ia bëjë të ditur faktin BPA2331 dhe të konfirmojë nëse fluturimi shkon mirë dhe se ngritja pa autorizim kishte ardhur vetëm si pasojë e harresës nga ana e Pilotit.

BPA2331 kishte konfirmuar për Approach se ngritja pa autorizim kishte ardhur për shkak të harresës dhe/ose miscommunication.

Konkluzione:

1. BPA2331 nuk ka zbatuar ATC Procedures, të cilat kërkojnë që Piloti duhet të marrë një leje/autorizim të posaçëm nga TWR ATCO me anë të radios për të filluar manovrën e ngritjes;
2. TWR ATCO ka ndjekur me kujdes zhvillimin e ngjarjes dhe ka ndërmarrë veprimet e nevojshme për të verifikuar që kjo ngjarje u shkaktua nga një haresë e Pilotit dhe nuk kishte probleme të tjera në lidhje me këtë ngjarje.
3. Në bazë të Manualit të Safety, nuk është e nevojshme të kryhet investigim i mëtejshëm, për këtë ngjarje.

National reference number

ATC Occurrence Reporting Form

CATEGORIES OF OCCURRENCE										
<input type="checkbox"/> ACCIDENT	<input type="checkbox"/> AIRPROX	<input checked="" type="checkbox"/> INCIDENT	<input type="checkbox"/> AIRSPACE INFRINGEMENT	<input type="checkbox"/> ATM OCCURRENCE						
NB A signal shall be sent to the Head of ATM Oversight for ACCIDENT or AIRPROX										
1 Date / Time (in UTC) of Occurrence			2 Day or Night		3 Geographical Location of Occurrence					
13.04.2017 09.55			<input checked="" type="checkbox"/> Day <input type="checkbox"/> Night							
4 Aircraft Involved										
Operator	Callsign and/or Registration	Type	ADEP	ADES	FL. Altitude or Height		SSR Code	Mode C displayed	Relevant Route Segment	Flt Rules
					Actual	Cleared				
BLUE PANORAMA	BPA2247	734	LATJ	LIME						<input checked="" type="checkbox"/> IFR <input type="checkbox"/> VFR <input type="checkbox"/> SPEC
SWIFTAIR	MDF9030	S W 4	LGT	LATI						<input checked="" type="checkbox"/> IFR <input type="checkbox"/> VFR <input type="checkbox"/> SPEC
5 RTF Frequencies/Communications Equipment and Surveillance Equipment used					6 Class of ATS Airspace		7 Type of Air Traffic Services			
					<input type="checkbox"/> C <input checked="" type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> G					
8 Estimated Vertical Distance (ft/metres)					9 Automated Warning Systems					
Estimated Horizontal Distance (NM/km/minutes)					<input type="checkbox"/> Ground-based <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> Airborne					
10 Traffic Information given					11 Have you reviewed relevant RTF and/or surveillance recordings?					
<input type="checkbox"/> YES <input type="checkbox"/> NO					<input type="checkbox"/> YES <input checked="" type="checkbox"/> NO					
12 Was Weather considered relevant? (If YES, include details in Box 13)										
<input type="checkbox"/> YES <input checked="" type="checkbox"/> NO										
Description of Occurrence -										
Ne oren 09:51 MDF 9030 ju dha leje per ulje me RWY35, nderkohet qe BPA 2247 mori laxi clearance ne oren 09:52 per RWY17. Ne oren 09:53 qe BPA 2247 kishte hyre ne taxiway E mori ATC clearance, ne ato momente MDF9030 ishte ne finale shume shume te shkurter dhe pas pak sekondash degjohet qe piloti i MDF 9030 qe ne ate moment ishte mbi threshold duke konfirmuar "clear to land swiftair", dha aty pashe BPA2247 qe kishte futur hunden ne piste. Piloti i MDF9030 ndaloj urgjent ne distanca shume te shkurter dhe nuk pati rrezik nga momenti qe preku ne toke. BPA nuk kishte marr teje per te hyre ne piste 17, kur u pyet piloti pse kishte hyre ne piste na raportoi qe kishte keqkuptuar clearancen. Trafiku vazhdoi normalisht pas kesaj ngjarje.										
14 Assessment of Workload			15 Time since last break		16 Start Time of Shift		17 Name of your ATS Unit and Sector Safety Directory			
<input type="checkbox"/> Very Heavy <input checked="" type="checkbox"/> Medium <input type="checkbox"/> Heavy <input type="checkbox"/> Light			0900		<input checked="" type="checkbox"/> UTC <input type="checkbox"/> Local		Sektori i TWR			
18 On Duty as		19 Your Name, Signature and Date		For ATM Oversight use ONLY:						
<input checked="" type="checkbox"/> ATCO <input type="checkbox"/> Shift Supervisor										

In case of accident, serious incident etc.

In case of other Occurrences

Informacion per OKIIA

Transkripti i komunikimit midis kontrolloreve te trafikut ajror dhe pilotit te Blue Panorama ne daten 13.04.2017

Transkript i komunikimit 13 Prill 2017 RI MDF9030 / BPA2247			
09:51:30	MDF9030	TWR	Tirana TWR, MDF9030, One Zero Miles Final, RWY35.
09:51:39	TWR	MDF9030	MDF9030, TWR, Good Day, Cleared to Land RWY35, Wind Two Six Zero Degrees, Four Knots. QNH1012.
09:51:47	MDF9030	TWR	One Zero One Two, Cleared to Land RWY35, MDF9030.
09:51:57	BPA2235	TWR	Tirana TWR, Good Day, BPA2235, We are at Stand Tango 9, Request Start up Clearance.
09:52:03	TWR	BPA2235	BPA2235, Start Up approved, RWY17, Information Whiskey, QNH 1012.
09:52:10	TWR	APP	Me mua është, ...
09:52:12	APP	TWR	Jo s'ka problem, i ke released sipas rradhes njeri pas tjetrit.
09:52:15	TWR	APP	Ok, te kuptova.
09:52:25	BPA2247	TWR	Tirana, BPA2247, Request Taxi!
09:52:30	TWR	BPA2247	BPA2247, Taxi to Holding Point RWY17 Via Echo (E)
09:52:34	BPA2247	TWR	To Holding Point One Seven Via Echo, BPA2247.
09:53:26	BPA2341	TWR	Tirana, BPA2341, Ready to Taxi, Tango 10.
09:53:33	TWR	BPA2341	BPA2341 Taxi to Holding Point RWY17 Via Echo, Number Two for Departure.
09:53:43	BPA2341	TWR	Via Echo, Number two for departure, BPA2341.
09:53:49	TWR	BPA2247	BPA2247, Cleared to Torino via Dires2 Alpha, Climb Flight Level 180, Squawk 1373

09:53:57	BPA2247	TWR	Cleared to Destination, Torino, Via Dires 2 Alpha Departure, Squawk 1373, BPA2247.
09:54:06	TWR	BPA2247	BPA2247 Read Back is Correct.
09:54:54	MDF9030	TWR	Cleared to Land Swift air?!
09:55:00	Unknown (Ndonje BPA)	TWR	Two Tree Five
09:55:01	TWR	BPA2247	2247 you didn't have any Clearance for Line-up, Sir.
09:55:06	BPA2247	TWR	Uhhh, Sorry, our mistake. It was uuuhhhhh.. misleading ... Sorry.
09:55:10	TWR	MDF9030	9030, Confirm?
09:55:15	MDF9030	TWR	Ok, Full speed ... control speed. MDF9030.
09:55:18	TWR	MDF9030	MDF9030, TWR.
09:55:26	BPA2247	TWR	Sorry Sir, we copied Line-Up – Back-Track uuhhh, BPA2247.
09:55:30	TWR	BPA2247	Negative Sir, you just took the Clearance, for your ATC Route, not to Line-up-Back-track.
09:55:37	BPA2247	TWR	Ok, Sorry, Really sorry. What can we do?



National reference number

ATC Occurrence Reporting Form

CATEGORIES OF OCCURRENCE										
<input type="checkbox"/> ACCIDENT		<input type="checkbox"/> AIRPROX		<input type="checkbox"/> INCIDENT		<input type="checkbox"/> AIRSPACE INFRINGEMENT		<input type="checkbox"/> ATM OCCURRENCE		
NB A signal shall be sent to the Head of ATM Oversight for ACCIDENT or AIRPROX										
1 Date / Time (in UTC) of Occurrence			2 Day or Night			3 Geographical Location of Occurrence				
07.06.17 1450UTC			<input checked="" type="checkbox"/> Day <input type="checkbox"/> Night							
4 Aircraft Involved										
Operator	Callsign and/or Registration	Type	ADEP	ADES	FL, Altitude or Height		SSR Code	Mode C displayed	Relevant Route Segment	Pit Rules
					Actual	Cleared				
BPA	BPA2227	B734	LATI	LIRF	1700ft	FL180	1367	Yes		<input checked="" type="checkbox"/> IFR <input type="checkbox"/> VFR <input type="checkbox"/> SPEC
										<input checked="" type="checkbox"/> IFR <input type="checkbox"/> VFR <input type="checkbox"/> SPEC
5 RTF Frequencies/Communications Equipment and Surveillance Equipment used					6 Class of ATS Airspace			7 Type of Air Traffic Services		
					<input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> G					
8 Estimated Vertical Distance (ft/metres)					9 Automated Warning Systems					
Estimated Horizontal Distance (NM/km/minutes)					<input type="checkbox"/> Ground-based <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> Airborne					
10 Traffic Information given					11 Have you reviewed relevant RTF and/or surveillance recordings?					
<input type="checkbox"/> YES <input checked="" type="checkbox"/> NO					<input type="checkbox"/> YES <input checked="" type="checkbox"/> NO					
12 Was Weather considered relevant? (If YES, include details in Box 13)					<input type="checkbox"/> YES <input checked="" type="checkbox"/> NO					
Description of Occurrence -										
BPA2227 mbas ngritjes me piste 35 ,nuk zbatoi proceduren standarte per ngritje Dires 2b ,per te cilien ishte instruktuar ,por pas ngritjes u kthye majtas duke thyer proceduren standarte.Pasi njoftuam approach na u tha nga kontrollori se kishte qene gabimi i pilotit qe ishte kthyer direkt dhe se piloti ishte i vetedishem per kete gabim.										
14 Assessment of Workload			15 Time since last break		16 Start Time of Shift		17 Name of your ATS Unit and Sector Safety Directory			
<input type="checkbox"/> Very Heavy <input type="checkbox"/> Medium <input type="checkbox"/> Heavy <input checked="" type="checkbox"/> Light					<input checked="" type="checkbox"/> UTC <input type="checkbox"/> Local		Sektori i TWR			
18 On Duty as			19 Your Name, Signature and Date		For ATM Oversight use ONLY					
<input type="checkbox"/> ATCO <input checked="" type="checkbox"/> Shift Supervisor										

In case of accident, serious incident etc.

In case of other Occurrences

Code: 4-4.4.3-02 SMM

Valid From: 20.02.2017

Edition: 3

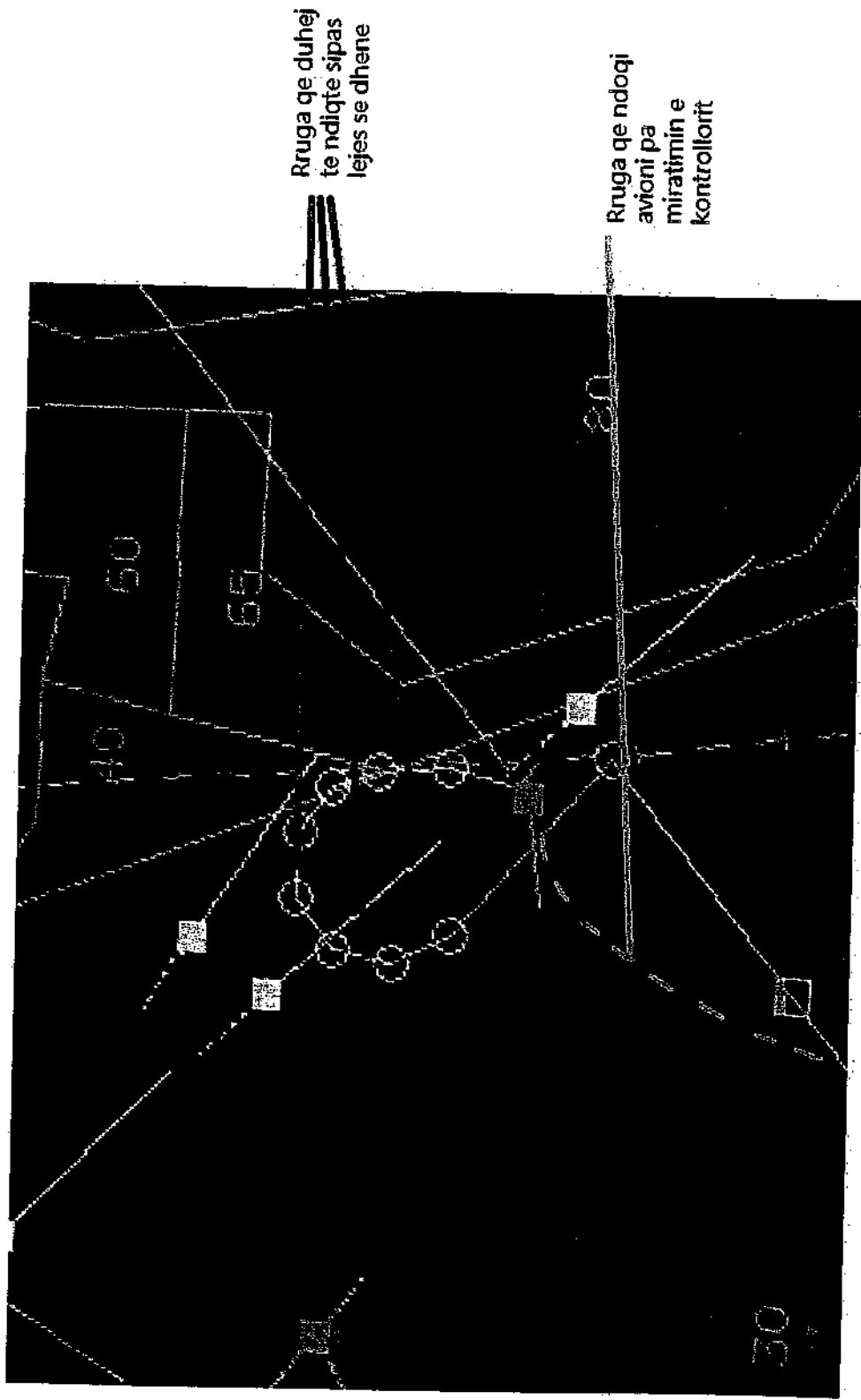
Status: INTERNAL

Informacion per OKIA

Transkripti i komunikimit midis kontrolloreve te trafikut ajror dhe pilotit te Blue Panorama ne daten 07.06.2017

Transcript BPA2227 Turning Left in VMC without ATC Clearance Date 07:06.2017				
Time	Station Calling	Station receiving	Message	Comment
14:46:10	TWR	BPA2227	BPA2227 Cleared to LIRF Via DIRES2B Departure, Climb FL180, Squawk 1367	
14:46:23	BPA2227	TWR	Cleared to LIRF, VIA DIRES2B, FL180, Squawk 1367, BPA2227	
14:46:31	TWR	BPA2227	BPA2227 Read Back is Correct, Report Ready for Departure.	
14:49:00	TWR	BPA2227	BPA2227 RWY35 Cleared for Take Off, Wind 330/10Kts.	
14:49:07	BPA2227	TWR	RWY35 Cleared for Take Off, BPA2227.	
14:50:47	TWR	BPA2227	BPA2227. Contact Approach 133,150, Bye	
14:50:52	BPA2227	TWR	Approach, 133,150, 2227, Bye	
14:50:56	TWR	BPA2227	BPA2227 Why Did you Turn?	
14:51:00	BPA2227	APP	Approach, BPA2227, Climbing FL180.	
14:51:10	BPA2227	APP	Tirana?! 2227!	
14:51:14	APP	BPA2227	2227, I see you are turning Left to Papiz.	
14:51:19	BPA2227	APP	Sorry, My Mistake, 2227. Now Heading 210.	
14:51:25	APP	BPA2227	2227 Fly to PAPIZ, FL180. ... But you must Turn after Passing 3.000 Feet.	
14:51:31	BPA2227	APP	Yes, Sorry, My Mistake, 2227	

Fluturimi i dates 07.06.2017



**Investigimi 3/2017
RUNWAY INCURSION**

Investigator:

Name:			
Unit:	Drejtoria e Safety	Sektori ACC/APP	Drejtoria e Safety
Date:	04.2017	Version:	Final

Ident.		Date:	04.2017	Day:		Aircraft involved:	Yes
ATSR No.:		Time (UTC):	09:51	Time (LT):	11:51		

Aircraft 1:	AAA001	Aircraft 2:	BBB002
Operator:	Blue Panorama	Operator:	Swift Air
Type:	B734	Type:	E120
ADEP/ADES:	LATI/LIMF	ADEP/ADES:	LGTS/LATI
Airspace class:	D	Airspace class:	D
Flight Rules:	IFR	Flight rules:	IFR

ATS Unit:	TWR	Other units involved:	Tirana APP
Type of service:	ADI	Type of service:	APS Radar
Position (<i>geographic position of incident</i>): on the Runway			
ACAS/STCA:	N/a		
Other:	N/a	Staffing:	N/a
Traffic numbers:	4	Traffic/Complexity:	High/Normal

MPPTT Order Nr 19 Date 10.06.2011:	Yes	No	
Category:	Incident		
Severity:	C3		
Frequency of incident:			

1. PERSHKRIMI I NGJARJES

Në datën 13.04.2017 afërsisht rreth orës 0951 UTC gjatë uljes së avionit të kompanisë Swift Air me Callsign BBB002 i koordinuar nga njësia e Kullës me njësinë e Approach për t'u ulur me pistën 35 (ndryshe nga pista e deklaruar në përdorim që ishte 17) ndodh një hyrje e paautorizuar në Pistën 17 nga Taxiway E avionit B734 të kompanisë Blue Panorama me Callsign AAA001. Sipas përkufizimit të ICAO-s kjo ngjarje konsiderohet Runway Incursion dhe për të përcaktuar severitetin e saj do të përdorim Skemën e klasifikimit të riskut për Runway Incursion.

Në Kullë po operohej për momentin me dy Kontrollorë, një Tactical dhe një Associate Controller. Supervizori i Kullës nuk ndodhej në Kullë në momentin e ndodhjes së ngjarjes.

Pista në përdorim e përcaktuar nga Kontrollori i kullës ishte Pista 17. Kontrollori i Kullës kishte një avion, BPA2233, që kishte marrë Start-Up me Pistë 17 dhe ndërkohë merr një kërkesë nga Kontrollori i APP se për sa minuta mund të ngrihej Avioni i BPA sepse ai kishte plan të sillte për afrim në 10 min BBB002. Pasi merr përgjigje negative nga ana e Kontrollorit të Kullës sepse Kulla kishte ngritje, Kontrollori i APP bie dakord që sequenca të vazhdojë me Pistën 17. Ndërkohë Kontrollori i Kullës lejon BPA2233 për taxi në Holding Taxiway E dhe i jep gjithashtu ATC Clearance. Kontrollori i APP merr përsëri Kontrollorin e Kullës (i cili nga e tij i jep informacion se BPA2233 kishte filluar Taxi) dhe i bën përsëri kërkesë për BBB002 që ta sillte me Pistë 35 duke e pyetur gjithashtu Kontrollorin e Kullës nëse kishte avionë të tjerë për Start-Up me Pistë 17. Kontrollori i Kullës nuk i jep info për avionë të tjerë në Start-Up por i kërkon Kontrollorit të APP nëse ka ndonjë kufizim për ngritjen sepse sipas Kontrollorit të Kullës avioni BPA2233 ndodhej në Stand No. 12 dhe donte një kohë prej 2-3 minutash për ngritje. Kontrollori i APP i jep Kontrollorit të Kullës informacion për pozicionin e BBB002 duke i thënë se s'kishte asnjë problem me ngritjen e avionit BPA nga Kulla. Gjatë kohës së ngritjes së BPA2233, kërkon leje për Start me Pistë 17 AAA001 i cili ndodhej në Stand No. 12, si dhe një avion tjetër i të njëjtës kompani, BPA2341.

Ndërkohë pas ngritjes së BPA2233 Kontrollori i Kullës telefonon Kontrollorin e APP dhe e pyet nëse i kishte dalë në frekuencë BPA2233 gjë të cilën Kontrollori i APP e konfirmon. Në këto momente del në Frekuencën e Kullës Avioni i Kompanisë Swift Air, BBB002 duke dhënë informacion për pozicionin e tij në 10 milje finale dhe Kontrollori i Kullës i jep që në këtë moment lejen për ulje me Pistën 35. Ndërkohë është dhe një avion tjetër i kompanisë Blue Panorama që kërkon Start, BPA2235, dhe Kontrollori i Kullës merr një thirrje nga Kontrollori i APP që avionët në ngritje i kishte Released sipas radhës. Pas pak çastesh, AAA001 kërkon leje për Taxi e cila aprovohet nga Kontrollori i Kullës deri në pozicionin e Holding Point të Taxiway E, leje kjo e konfirmuar nga Read-Back i saktë i Pilotit të AAA001. Ndërkohë pas dhënies së lejes për Taxi të avionit BPA 2231 si i dyti në sequencë për ngritje, Kontrollori i Kullës i jep ATC Clearance AAA001 i cili sapo ishte futur në këto momente në Taxiway E dhe merr një Read-Back të saktë nga ana e pilotit i cili bën Taxi në mënyrë të vazhdueshme dhe të ngadaltë drejt hyrjes së Pistës 17, pa ndaluar në Holding Position E (Informacion i verifikuar

nga pamjet Video), lëvizje kjo që nuk vihet re si nga Kontrollori Ekzekutiv ashtu dhe Ndhmës Kontrollori. Në momentin që AAA001 kishte futur hundën në Pistë kemi një thirrje për Kullën nga ana e avionit BBB002, i cili kërkon konfirmimin e lejes për t'u ulur, dhe nga këqyrja e pamjeve video, BBB002 vazhdon uljen në Pistën 35 duke bërë një frenim të fortë.

Në momentin që Kontrollori i Kullës dëgjon thirrjen në Radio të Pilotit të avionit BBB002, vë re se BPA AAA001 kishte futur hundën në Pistë dhe se BBB002 ishte mbi Threshold, por shumë afër Pistës, dhe Kontrollori i Kullës i kërkon AAA001 arsien përse ishte futur në Pistë kur nuk kishte leje për ta bërë një gjë të tillë. AAA001 i cili nuk ndalon lëvizjen për në pistë e i përgjigjet Kontrollorit të Kullës se ishte gabimi i tij dhe se ishte një Misleading (keqkuptim i një udhëzimi). Ndërkohë, Kontrollori i Kullës i flet BBB002 i cili nga ana tij nuk përgjigjet në fillim pasi ishte duke frenuar për Full Stop. Pak më vonë dëgjohej që thotë që avioni është në kontroll (Full Speed Full Control (Nuk kuptohet shumë qartë)). Ndërkohë nga AAA001 ka një insistim që ai ka marrë leje për Line-Up dhe Back-Track në Pistë ndërkohë nga Kontrollori i Kullës i konfirmohet që ai kishte marrë vetëm ATC Clearance dhe se nuk kishte marrë leje për të hyrë në Pistë. AAA001 pranon qe ishte gabim dhe pyet Kontrollorin e Kullës së çfarë mund të bëhej ne këto momente. Kontrollori i Kullës i stresuar nga ngjarja i thotë që në këto momente s'mund të bëhej gjë. (në kuptimin që ngjarja kishte ndodhur) Pasi sqarohet me BBB002 se ai nuk e kishte parë trafikun AAA001 të futej në Pistë sepse ishte përqendruar në uljen e BBB002 në Short Final 35 dhe pasi BBB002 raporton Follow-me në shikim, AAA001 ngrihet me Pistë 17 dhe operimi vazhdon normalisht.

2. VLERESIMI I NGJARJES

Ngjarja do të klasifikohet si Runway Incursion.

Vlerësimi është kryer me metodën RAT (Risk Analysis Tool) te Eurocontrol dhe nga ky vlerësim ngjarje vlerësohet si me poshte:

C3- Significant incident me propabilitet mesatar qe te perseritet vetem me kontributin vetem te sherbimit te trafikut ajror.

Pas një vlerësimi paraprak se si është zhvilluar ngjarja, grupi i investigimit mendon se shkakun kryesor për këtë Runway Incursion është hyrja e paautorizuar në Pistën 17 të Avionit AAA001 duke mos ndjekur lejen e dhënë nga Kontrollori i Kullës deri në limitin e Pozicionit të Holding Position te Taxiway E .

Gjatë vlerësimit të ngjarjes grupi i investigimit identifikoi dhe faktorë kontribuues që ndikuan në ndodhjen e ngjarjes që do të shtjellohen më thellë gjatë analizës së ngjarjes.

2.1 NDARJA AKTUALE

Ndarja aktuale besohet të ketë qenë rreth 400-600 m horizontalisht duke konsideruar pozicionin e AAA001 në Intersection e Taxiway E me Pistën R17 si dhe ndalimin e plotë të Avionit Swift

Air BBB002 në mesin e distancës ndërmjet Taxiway C dhe Taxiway D.

2.2 NGARKESA E NJESISE

Ngarkesa e njësisë së Kullës rezulton mesatare, si dhe kompleksiteti ka qenë normal. Ka qenë 1 avion për ulje dhe 3 avionë për ngritje të cilët nga këto 2 kanë qenë në lëvizje dhe një në stendë duke ndezur motorët. Vlen për tu përmendur se të dy avionët e përfshirë në ngjarje po përdornin pista të kundërta.

2.3 OPERATIONAL PROCEDURES

Sipas 3-4.4.1-04 ATM TWR Manual of Tower Part II Edition_3

3.1.2.3.1 Prevention of Runway Incursions

Instruct a landing aircraft to go around.

\$ GO AROUND PRECEDING AIRCRAFT BLOCKING RUNWAY UNABLE TO TAXI

Note. – Having so advised the flight crew, the decision to continue or abort the take-off or landing rests solely with the pilot in command.

ontrollers must be alert to the potential for visual misidentification of aircraft on the aerodrome. This is particularly important when an aircraft may not be displaying a livery synonymous with its call-sign.

Issue the route for the aircraft/vehicle to follow on the movement area in concise and easy to understand terms. The taxi clearance must include the specific route to follow. When a taxi clearance to a runway is issued to an aircraft, confirm the aircraft has the correct runway assignment.

Note: A pilot's read back of taxi instructions with the runway assignment can be considered confirmation of runway assignment.

3.7.4.12 CONTROL AIRCRAFT IN THE CTR & MOVEMENTAREA

Limiti i taksimit të një avioni do të jetë Taxi-Holding Position nëse ke informacion për ndonjë avion në ardhje apo një avion tjetër në nisje. TAXI TO HOLDING POSITION [RUNWAY 17VIA (taxiway E)]/ [HOLD SHORT OF RUNWAY (17)]; → Avioni që bën taxi nuk do të lejohet të hyjë në pistë dhe të "hold" në fillimin e pistës në përdorim kur kemi një avion që po vjen për ulje përderisa ai ka kaluar pikën e parashikuar në procedurë dhe që duhet të jetë jo më afër se 11NM në finale.

4.1.3.1.1 Taxi clearance

AZA 501 TIA TWR / TAXI TO HOLDING POINT [C] [RUNWAY (36) VIA (taxiway W and C) [TIME (1030)] HOLD SHORT OF RUN-WAY 36

When authorizing an aircraft/vehicle to proceed on the movement area or to any point other than assigned takeoff run-way, specify the route/taxi instructions. If it is the intent to hold the aircraft/vehicle short of any given point along the taxi route, issue the route and then state the holding instructions.

TAXI TO TAXI-WAY A VIA (TAX-IWAY W) [TIME (1020)] [HOLD SHORT PRESENT POSITION];

TAXI TO TERMINAL (or other location, e.g. GENERAL AVIATION AREA) [STAND (number)];

When authorizing an aircraft to taxi to an assigned takeoff runway, state the specific taxi route followed by the departure runway. Issue holds short restrictions when an aircraft will be required to hold short of a runway or other points along the taxi route.

AZA 501 TIA TWR / TAXI TO HOLDING POINT [C] [RUNWAY (36) VIA (taxiway W and C) [TIME (1030)] HOLD SHORT HOLDING POINT C

AUA847T TAXI TO HOLDING POINT [C] [RUNWAY (36) VIA (taxiway Wand C/ [HOLD SHORT OF RUNWAY 36];

Request a read back of runway hold short instructions when it is not received from the pilot/vehicle operator.

TWR: AZA 501 TIA TWR / TAXI TO HOLDING POINT [C] [RUNWAY (36) VIA (taxiway W and C) [TIME (1030)] HOLD SHORT RUN-WAY36

PF – ROGER TWRTAXI TO HOLDING POINT [C] [RUNWAY (36) VIA (taxiway W and C)

TWR – AZA 501 , HOLD SHORT OF RUN-WAY36

PF- HOLDING SHORT OF RUN-WAY 36

Note: The absence of holding instructions authorizes an aircraft/vehicle to enter run-way in use.

To guard against pilots misinterpreting a clearance message as permission to take-off after an aircraft has been instructed to hold at a runway holding position and a clearance message is passed, the clearance message shall be prefixed with a repetition of the appropriate holding instruction.

AZA501 CLEARED DESTINATION LIRF VIA INLOT 1A DEPARTURE CLIMB FLIGHT LEVEL 160 SQUAWK 1367 HOLD POSITION E

3.1.2.3.2 ADC action

In the event the ADC, after a take-off clearance or a landing clearance has been issued, becomes aware of a runway incursion or the imminent occurrence thereof, or the existence of any obstruction on or in close proximity to the runway likely to impair the safety of an aircraft taking off or landing, appropriate action shall be taken as follows:

Code: 3-4.4.1-04 ATM-TWR Valid from: 08.12.2016 Edition: 3 AMD 2 Status: INTERNAL
Page 43 of 199

a) in all cases inform the aircraft concerned of the obstruction and its location on the runway; and/or

\$ FLOCK OF BIRDS IN THE TOUCH-DOWN AREA

\$ HAY-MAKING IN PROGRESS RIGHT SIDE OF RUNWAY

- § LIGHT AIRCRAFT HOLDING CLOSE TO RUNWAY ON TAXIWAY (*designator*)
- b) cancel the take-off clearance for an aircraft which has not started to roll; or
- § HOLD POSITION, CANCEL TAKE-OFF I SAY AGAIN CANCEL TAKE-OFF (*reasons*)
- c) stop take off for an aircraft which has started to roll; or
- § STOP IMMEDIATELY (repeat aircraft call sign) STOP IMMEDIATELY
- d) instruct a landing aircraft to go around.
- § GO AROUND PRECEDING AIRCRAFT BLOCKING RUNWAY UNABLE TO TAXI
- Note.– Having so advised the flight crew, the decision to continue or abort the take-off or landing rests solely with the pilot in command.*
- e) following any occurrence involving an obstruction on the runway or a runway incursion, ADC shall complete an air traffic incident report in accordance with SMM model air traffic incident report form.

5.3.4 If the aircraft is making a straight-in approach, a “LONG FINAL” report is made at about 15 km (8NM) from touchdown. If no landing clearance is received at that time, a “FINAL” report is made at 7km (4 NM) from touchdown. In normal conditions, ADC shall issue landing clearance between 8 NM to 4NM. The landing clearance for IFR flights executing a visual approach or for VFR flights shall be issued on base leg or short final. Due to local constraints refer to paragraph 5.3.6 for restrictions on landing clearance.

4.2 Line up and wait clearance

(5) When a ADC delivers or amends an ATC clearance to an aircraft awaiting departure and that aircraft is holding short of a runway or **in take-off** position on a runway, an additional clearance **must be issued to prevent the possibility of the aircraft inadvertently taxiing onto the runway and/or beginning takeoff roll.** In such cases, append one of the following ATC instructions as appropriate:

4.1.2 Designated positions of aircraft in the aerodrome and taxi circuits

The following positions of aircraft in the traffic and taxi circuits are the positions where the aircraft normally receive aerodrome control tower clearances. The aircraft should be watched closely as they approach these positions so that proper clearances may be issued without delay. Where practicable, all clearances should be issued without waiting for the aircraft to initiate the call.

Position 1. Aircraft initiates call to taxi for departing flight. Runway-in-use information and taxi clearances given.

Position 2. If there is conflicting traffic, the departing aircraft will be held at this position. Engine run-up will, when required, normally be performed here.

Position 3. Take-off clearance is issued here, if not practicable at position 2.

Position 4. Clearance to land is issued here as practicable.

Position 5. Clearance to taxi to apron is issued here.

Position 6. Parking information issued here, if necessary.

Position 7. Aircraft reports 'long final' (between 8 and 4 miles) when aircraft is on a straight-in

approach or executing an instrument approach procedure. Clearance to land is issued here.

Note1. – Aircraft reports 'late downwind' if it is on the downwind leg, has been unable to report 'Downwind' and has passed the downwind end of the runway

2.5 TECHNICAL ISSUES

N/A

2.6 HUMAN FACTOR ISSUES

Gjate analizes se ngjarjes grupi i investigimit analizoi ne thellesi veprimin human dhe kushtet ne te cilat e kryen keto veprime bazuar ne metoden HERA. Error Detail (ED), Error Mechanisms (EMs) dhe Information Processing levels (IPs) pershkruajne gabimin nga perspektiva psikologjike. Ne fillim, ED klasifikojne gabimin ne nje nivel te (psh gabim i 'working memory' ose 'response execution') dhe e drejtojne perdoruesin tek gabimet e metejshme tek Error Mechanisms (EMs).

Error Mechanisms (EMs) pershkruajne mekanizmin e brendshem te ED (psh. misidentification, late detection, misjudgement).

Në analizë u morën dy gabime. Gabimi (1) i pilotit që u fut në pistë pa pasur një instruksion nga kontrollori për këtë dhe gabimin e kontrollorit (2) që nuk zbuloi që avioni nuk kishte ndaluar në holding point.

Me poshte gjendet analiza me HERA per vleresimin e gabimeve:

Gabimi 1: *Correct pilot readback followed by incorrect action.*

Gabimi 2:

<i>Error/Rule Breaking/Violation Type</i>	<i>- Error</i>
<i>Error Detail</i>	<i>- Perception and Vigilance</i>
<i>Error Mechanism</i>	<i>- No detection of Visual Information</i>
<i>Information Processing</i>	<i>- Monitoring failure</i>

Me shume detaje ne dokumentin "HERA Incident Analysis" (bashkangjitur ketij raporti investigimi).

2 ANALIZA E NGJARJES

Për të patur një pamje më të qartë se cilët ishin faktorët shkaktarë të zhvillimit të kësaj ngjarjeje grupi i investigimit analizoi me kujdes të gjitha regjistrimet audio dhe video. Grupi i

investigimit kreu dhe një intervistë me Kontrollorët e përfshirë në ngjarje ku komentet e tyre në lidhje me ngjarjen janë përfshirë më poshtë.

Grupi i investigimit nuk ishte në gjendje të merrte në intervistë pilotët e përfshirë për të krijuar një analizë me gjithëpërfshirëse me të gjithë faktorët kontribuues.

Pra në analizën e ngjarjes do të fokusohemi tek ATM causes and contributing factors që ndikuan në ngjarje.

Ngjarja e konsideruar Runway Incursion sipas përkufizimit nga ICAO ndodhi në një ditë me shikim të mirë dhe pa ndonjë kufizim në zonën e lëvizjes si dhe në zonën e manovrimit. Të gjitha taxiway ishin në përdorim. Era ishte e tillë që lejonte përdorimin e të dy pistave si R17 ashtu dhe R35.

Sipas ATIS përkatës si dhe sekuencës së avionëve për ngritje ishte caktuar pista 17 në përdorim. Pista në përdorim përcaktohet nga Kontrollori i Kullës dhe mund të ndryshohet nëse bihet dakord me Kontrollorin e Afrimit kur kushtet specifike e lejojnë një gjë të tillë gjithmonë duke zbatuar rregullat dhe procedurat për këtë ndryshim të cilat janë të përcaktuara në ATM Manual of Tower Part II Edition_3 Amd 2 dhe në Përshkrimi i Objektivave dhe Metoda e Operimit për Rangun ADI Tower).

Kontrollori i Kullës kishte një trafik për ngritje dhe në gjykimin e tij kërkesa e bëre nga Kontrollori i Afrimit për të lejuar Trafikun BBB002 për ulje me pistë të kundërt R35 nuk plotësonte kushtet kështu që refuzohet nga ana e tij në mënyrë korrekte. Kontrollori i afrimit heq dorë për momentin nga kërkesa e tij dhe bie dakord që të sjellë BBB002 me pistë R17.

Pak çaste më vonë Kontrollori i APP përsëri kërkon që të sjellë BBB002 me pistë 35. Dhe pyet në këtë rast Kontrollorin e Kullës nëse kishte trafik tjetër për ngritje por ai nuk arrin të marrë një përgjigje për këtë pyetje për shkak dhe të shqetësimit të Kontrollorit të Kullës se nëse ngritja aktuale që ai kishte në proces do të afektonte uljen. Ndërkohë nga analiza e komunikimit pak çaste më parë Kontrollori i Kullës sapo kishte aprovuar ndezjen e motorëve për avionin AAA001 por që nuk arrin t'ia transmetojë këtë informacion Kontrollorit të APP

Sidoqoftë, Kontrollori i Kullës pasi BBB002 i del në frekuencë në distancë prej 10 Nm i jep direkt leje për ulje duke qenë se Pista ishte e lirë dhe BBB002 ishte numër 1 për ulje. Në ATM Manual theksohet se leja për ulje kur pista është e lirë jepet në një distancë ndërmjet 8 dhe 4 Nm.

Grupi i investigimit mendon se AAA001 që ka qenë në procesin e ndezjes së motorëve mund të mos ketë qenë në dijeni për trafikun e lejuar për ulje 35 .

AAA001 merr leje për Taxi dhe sipas lejes së dhëne Taxi Limit është deri në Holding Point E, Kjo leje e dhëne nga Kontrollori i Kullës bëhet Read-Back në mënyrë të saktë nga AAA001.

Ndërkohë në momentin që hyn në Taxiway E Kontrollori i Kullës i jep AAA001 dhe ATC en-route clearance, ku AAA001 bën Read-Back të saktë. Kontrollori i kullës nuk i përsërit në këtë rast Holding Instruction siç referohet dhe nga ATM TWR Manual of Tower Part II Edition_3 Amd 2 e cituar më sipër (Operacional Procedures). Vlen të përmendet se BPA futet në pistë në më pak se një minutë nga marrja e ATC en-route clearance.

Kontrollori i Kullës shpjegon se ai ishte i sigurtë për lejen limit të dhëne prej tij deri në Holding Position E, por duke parë që taximi i AAA001 ishte shumë i ngadaltë duke i krijuar atij përshtypjen që ai do të ndalonte në Holding Postin E, nuk ja përsërit instruksionin Hold Short of R17.

Ai shprehet që e përdor këtë frazeologji në momentet kur është e nevojshme si p.sh. kur sheh që avionët taksojnë shpejt etj. Por në këtë moment ai gjykoj që të mos ta përdorte këtë frazeologji parandaluese. Ky gjykim i shoqëruar dhe mos monitorimin e lejes së taximit të dhëne prej tij për avionin AAA001 rezultoi në përqendrimin e vëmendjes tek kontrolli vizual vetëm tek avioni në finale BBB002 dhe duke mos qenë aware për gjendjen e pistës.

Nga intervista me kontrollorët duket se ka një paqartësi se si dhe kur duhet të jepet instruksioni Hold Short of Position.

Kontrollori Ekzekutiv i Kullës thekson se zakonisht ai nuk përdorte instruksionin Hold short of Runway sepse ishte i bindur tek saktësia e instruksionit ku leja e taximit është deri në Holding Point.

Grupi i investigimit mendon (supozim i paprovuar nga mungesa e intervistës me pilotët por i pranuar nga to në frekuencë në komunikim me kullën) që dhënia e ATC clearance gjatë kohës së taksimit të avionit AAA001 ka krijuar keqkuptim nga ana e pilotit të AAA001 duke e marrë këtë instruksion edhe si leje për futje dhe Back-Track në Pistë. Pra barriera e shprehur në frazeologji dhe e përcaktuar për tu përdorur në ATM Tower Manual por që nuk u përdor mund të kishte shmangur ngjarjen (përdorimi i Hold Short).

Nga intervista me kontrollorët grupi i investigimit arriti të kuptojë se nuk ka rregull të përcaktuar qartë se në çfarë pozicioni duhet të jepet ATC en-route clearance sepse disa Kontrollorë e japin gjatë kohës së Start-Up Engines disa të tjerë e japin gjatë kohës së Taxi.

Grupi i investigimit pasi këqyri me imtësi ATM Tower Manual nuk arriti të gjejë asnjë referencë se në çfarë pozicioni jepet leja e ATC en-route clearance. Duke qenë se në operimet pa u futur Sistemi SKY-LINE në kullë kjo ATC clearance jepej nga njësia e APP bashkë me Start-Up ka ngelur si metodë operimi që mund të jepet dhe gjatë kohës së taxi.

Gjatë kohës që AAA001 është duke vazhduar taxi për në pistë asnjë nga Kontrollorët në detyrë nuk është aware për këtë lëvizje sepse te dy janë përqendruar tek trafiku në finale 35 (Nga intervista). Vetëm në momentin që BBB002 (i cili sipas pamjeve video të sinkronizuara me ato audio duket të jete mbi threshold) i bën thirrje Kullës për të konfirmuar lejen e uljes Kontrollori i Kullës bëhet aware për pozicionin e AAA001 i cili sapo kishte futur hundën dhe po vazhdonte ecjen për në pistë dhe i thotë që ai nuk kishte patur leje për të hyrë në pistë 17.

Për shkak dhe të nivelit të stresit Kontrollori i Kullës nuk përdori frazeologji për të penguar hyrjen e mëtejshme të AAA001, si dhe për shkak të pozicionit shumë afër (gati po prekte në tokë) pistës të instruktonte për Go-Around avionin Swift Air BBB002.

Po ashtu kontrollori nuk i dha "traffic information" asnjërit prej avionëve të përfshirë në ngjarje.

Njëri nga pilotët e AAA001 pranon keqkuptimin në këtë rast, ndërsa piloti tjetër më vonë është i bindur që Kontrollori i Kullës i kishte dhënë leje për line-up dhe Back-Track me pistë 17. (Pra siç shihet ka dhe një paqartësi ndërmjet vetë pilotëve për atë se çfarë ka ndodhur).

Gjatë momentit të uljes BBB002 bën një ulje të shkurtër dhe frenon në mënyrë shumë të fortë (nga pamjet Video) sepse siç duket pas kërkesës për konfirmim leje uljeje bërë kontrollorit të kullës ai është bërë aware për futjen në pistë të AAA001. Pas verifikimit nga grupi i investigimit në një ditë tjetër, MDF në kushte të mira atmosferike frenonte shumë përpara taxiway E edhe në një situatë normale .

Grupi i investigimit duke mos pasur një intervistë me pilotët e BBB002 nuk ishte në gjendje të përcaktojë se në pozicionin e ndodhur BBB002 do të ishte në gjendje të inicioje një Go-Around dhe nëse kjo do ta përkeqësonte situatën apo jo. Sidoqoftë në rastet kur pista është e zënë nga mjete, pengesa ose avionë është detyrë e Kontrollorit të Kullës që të instruktojë avionin në ulje për sigurinë e tij të kryejë GO-Around, dhe përgjegjësia e zbatimit ose moszbatimit të këtij instruksioni qëndron tek pilotët.

Por nga intervista me Kontrollorët e Kullës gjykimi i tyre ishte se BBB002 ishte shumë afër touchdown zone sa që nuk ishte i mundur inicimi i një Go-Around Instruction.

4 KONKLUZIONE

Si përfundim grupi i investigimit gjykon që shkakun kryesor të ndodhjes së Runway Incursion ishte:

Hyrje e pa autorizuar në pistë nga ana e AAA001 pavarësisht lejes pjeserisht korrekte të dhënë nga kontrollori i kullës dhe të readback në mënyrë të sakte nga piloti.

Faktorë Kontribuues që mendojmë se kanë ndikuar janë:

1. Mos monitorimi sipas përcaktimit të manualit nga ana e kontrollorit të kullës për të parandaluar futjen e avionit të AAA001 në pistë si barrierë mbrojtëse e munguar.
2. Dhënia e ATC en-route clearance gjatë kohës së taxi që mund të ketë krijuar perceptim të gabuar tek pilotet si leje për hyrje në pistë.
3. Mospërdorimi nga ana e kontrollorit e frazeologjisë Hold Short of Position si barrierë mbrojtëse.
4. Dhënie e lejes për ulje në distance të largët për BBB002 kur kishte aktivitet në zonën e manovrimit . (2 avionë për taxi)

Faktorë të tjerë

Mos dhënie e “traffic information” asnjërit prej avionëve të përfshirë në ngjarje.

5 VEPRIME KORRIGJUESE

Safety Warning 1_2017 Veprime për Shmangien e Runway Incursion nga TWR ATCO

5.1 Implemented

N/A

5.2 REKOMANDIME

Nr/Rek	Problemi që kërkon zgjidhje	Rekomandimi	Prioriteti U- i ulët M- i mesëm L- i lartë	Drejtuar	Përgjigje Kërkohet Afat Kohor
1	Përcaktimi i sakte i pozicionit të dhënies së ATC on route clearance	Te kryhen ndryshimet e duhura në procedurën lokale të njesise së TWR për të reflektuar konkluzionet e ketij investigimi dhe që minimalisht duhet të përfshijnë rishikimin e procedurës së dhënies së ATC Clearance, dhenien e informacionit për trafikun në rast të perdorimit të kufizimeve për levizjen e trafikut si dhe qartësimin e pergjegjesise midis kontrollorit taktik dhe atij ndihmes për monitorimin e trafikut.	L	Divizioni Operacional	15.07.2017
2	Njohja e Stafit ATCO në TWR mbi konkluzionet e ketij investigimi	Nje informacion i detajuar mbi ngjarjen, faktoret influencues, gabimet e kryera dhe rekomandimet e raportit të rishikuar të investigimit tu dergohet kontroloreve të TWR. Njesia e TWR duhet të siguroje që kontrolloret e kane marrë, lexuar dhe kuptuar informacionin e pergatitur. Ky informacion do të pergatitet nga grupi i investigimit bazuar edhe në vendimet e komitetit të safety të Albcontrol.	L	Drejtoria e Safety dhe Njesia e TWR	15.06.2017
4	Implementimi i safety nets	Ti kërkohet TIA nëpërmjet AAC instalimi i stop bars si mjet parandalues për Runway Incursion. Divizioni i Safety dhe IMS duhet të ngrej kete problem në takimin e rradhes së RWY Safety Team në të cilin eshte pjesemarrës TIA, AAC dhe perfaqesues te perdoruesve	M	Divizioni Safety & IMS	30.10.2017

5	Automatizim i sistemit te kamerave	te aeroportit te Rinasit se bashku me nje permbledhje te rezultateve te ketij investigimi. Divizioni Operacional duhet te marre ne konsiderate nje perditesim te sistemit te kamerave te instaluar ne TWR me qellim shfirmim e vetive te ketij sistemi per parandalimin e RWY incursion.	M	Divizioni Operacional	31.12.2017
---	------------------------------------	---	---	-----------------------	------------

Annex A Vleresimi me RAT

Rezultati i Vlerësimit me RAT

C 3

ANNEX B TRANSKRIPTET

Transkript i komunikimit 13 Prill 2017 RI BBB002 / AAA001			
09:51:30	BBB002	TWR	Tirana TWR, BBB002, One Zero Miles Final, RWY35.
09:51:39	TWR	BBB002	BBB002, TWR, Good Day, Cleared to Land RWY35, WindTwo Six Zero Degrees, Four Knots. QNH1012.
09:51:47	BBB002	TWR	One Zero One Two, Cleared to Land RWY35, BBB002.
09:51:57	BPA2235	TWR	Tirana TWR, Good Day, BPA2235, We are at Stand Tango 9, Request Start up Clearance.
09:52:03	TWR	BPA2235	BPA2235, Start Up approved, RWY17, Information Whiskey, QNH 1012.
09:52:10	TWR	APP	Me mua ështëë, ...
09:52:12	APP	TWR	Jo s'ka problem, i ke released sipas rradhes njeri pas tjetrit.
09:52:15	TWR	APP	Ok, te kuptova.
09:52:25	AAA001	TWR	Tirana, AAA001, Request Taxi!
09:52:30	TWR	AAA001	AAA001, Taxi to Holding Point RWY17 Via Echo (E)
09:52:34	AAA001	TWR	To Holding Point One Seven Via Echo, AAA001.
09:53:26	BPA234I	TWR	Tirana, BPA234I, Ready to Taxi, Tango 10.
09:53:33	TWR	BPA234I	BPA234I Taxi to Holding Point RWY17 Via Echo, Number Two for Departure.
09:53:43	BPA234I	TWR	Via Echo, Number two for departure, BPA234I.

09:53:49	TWR	AAA001	AAA001, Cleared to Torino via Dires2 Alpha, Climb Flight Level 180, Squawk 1373
09:53:57	AAA001	TWR	Cleared to Destination, Torino, Via Dires 2 Alpha Departure, Squawk 1373, AAA001.
09:54:06	TWR	AAA001	AAA001 Read Back is Correct.
09:54:54	BBB002	TWR	Cleared to Land Swifair?!
09:55:00	Unknown (Ndonje BPA)	TWR	Two Tree Five
09:55:01	TWR	AAA001	AAA001 you didn't have any Clearance for Line-up, Sir.
09:55:06	AAA001	TWR	Uhhh, Sorry, our mistake. It was uuuhhhh.. misleading ... Sorry.
09:55:10	TWR	BBB002	BBB002, Confirm?
09:55:15	BBB002	TWR	Ok, Full speed ... control speed. BBB002.
09:55:18	TWR	BBB002	BBB002, TWR.
09:55:26	AAA001	TWR	Sorry Sir, we copied Line-Up – Back-Track uuhhh, AAA001.
09:55:30	TWR	AAA001	Negative Sir, you just took the Clearance, for your ATC Route, not to Line-up-Back-track.
09:55:37	AAA001	TWR	Ok, Sorry, Really sorry. What can we do?

From: Alessi Massimiliano <massimilianoalessi@blue-panorama.com>

Sent: Thursday, June 22, 2017 2:18 PM

To: Donatela Osmenaj

Cc: Arben Xhiku; info OKIA; Alessi Massimiliano

Subject: R: Blue Panorama occurrence

Dear Mrs Osmenaj,

please find here under a feedback to your enquiry after an interview with the Captain of subject flight.

BPA2227 was scheduled TIA-FCO. Flight Crew was composed by 3 members as the F/O was in Line Flying Under Supervision (LIFUS) as final stage of the Operator Conversion Course (OCC). BPA Training Department scheduled 40 sectors of LIFUS considering the F/O is new on type (B737). Subject sector was the 23rd of 40. The Captain was a TRI/TRE on B737, while the third member was a current pilot acting as safety pilot, seated on the 1st Observer seat in the cockpit according to BPA operating procedures.

Weather conditions were CAVOK allowing good visibility in daylight conditions (16:45 LT).

Expected runway for takeoff was RWY17 so that crew prepared performance calculations and routing within the FMS accordingly. After parking stand has been left ATC notified the actual runway for takeoff would have been changed to RWY35, clearing BPA2227 for takeoff following DIRES 2B SID. F/O selected the SID accordingly within the FMS, cross checked by the Captain during taxi.

After takeoff at 800ft LNAV function has been selected and at 1.600ft the autopilot engaged when still in line with the runway centerline. At that time by mistake a point not belonging to the SID has been selected within the FMS, making the aircraft turning on the left at roughly 1.700ft. Being the Captain fully aware of the situation and having the aircraft an actual climb gradient higher than that required by the SID, he left the autopilot engaged and forced the copilot to observe a deviation from the SOP has been applied, even if by mistake. Indeed SOPs don't allow to add active navigation points different from the published SID.

In the meanwhile ATC contacted BPA2227 to request the reason of such a deviation, anticipating the call from the crew to explain what has really happened. BPA2227 declared the deviation has been made by mistake but maintaining the situational awareness and the full control of the aircraft. Soon after BPA2227 requested clearance to proceed toward DIRES.

BPA2227 proceeded the flight according to ATC instructions without additional occurrences.

We'll remain at your disposal should additional details be needed.

Best regards

Ing. Massimiliano Alessi

Safety Manager

Flight Operations Support Manager

Tel: +39-06.65508-943

Fax: +39-06.65508-333

E-mail: massimilianoalessi@blue-panorama.com

flightsafety@blue-panorama.com

tecope@blue-panorama.com

Intranet: <http://fos-library.blue-panorama.com>