



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	1459/14			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	23 sierpnia 2014 r.			
Miejsce zdarzenia:	Rejonu Informacji Powietrznej FIR Warszawa (EPWW) CTR EPWA			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	1. Samolot: Bombardier Dash-8 (DH8D) 2. Samolot: Boeing 787 (B787)			
Dowódca SP:	Brak danych			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
				N/D
Nadzorujący badanie:	Bogdan Fydrych			
Podmiot badający:	Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej			
Skład zespołu badawczego:	nie wyznaczano			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	11 czerwca 2015 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Zgłoszenie przez załogę samolotu DH8D zakłóceń pracy ILS LOC RWY 33 w EPWA.

Ustalenia

1. Kontroler (KRL) ruchu naziemnego organu kontroli lotniska (TWR GND) informuje KRL planner organu kontroli zbliżania Warszawa (APP PC) o rozpoczęciu kołowania samolotu B787 do startu z pełnego dystansu drogi startowej 33 (RWY33). Wstępnie ustalają, że kołowanie przez RWY33 będzie przed podchodzącym do lądowania samolotem rejs numer LOT27, któremu zostanie zmienione podejście na LOC RWY33.

2. KRL APP PC ustala z KRL TWR, że cięcie nie nastąpi przed LOT27, a przed kolejnym samolotem DH8D, któremu zostanie zmienione podejście na LOC RWY33.
3. Ze względów technicznych (brak rejestracji tła APP) nie ustalono, czy KRL APP PC przekazał do KRL APP Executive (EC) lub jego zmiennika (zmiana obsady) uzgodnień z KRL TWR dotyczących kołowania przez RWY33 samolotu B787 po drodze kołowania (TWY) H.
4. KRL TWR nie zadzwonił do KRL APP EC przed wydaniem zgody na kołowanie przez RWY33 (punkt D.7.1 ppkt. B), uznając, że wcześniejsza koordynacja z KRL APP PC jest wystarczająca.
5. KRL TWR informuje załogę samolotu numer rejsu LOT3902 o kołowaniu przez RWY33 samolotu B787 .
6. KRL APP EC dzwoni do KRL TWR chcąc się dowiedzieć, gdzie jest samolot, który ma przelecieć przez RWY33.
7. KRL TWR informuje KRL APP EC, że samolot już przeleciał.
8. Niepełna koordynacja TWR – APP oraz brak telefonu od KRL TWR do KRL APP EC ustalającego bezpośredni moment przeleciań przez RWY33 samolotu B787 były powodem niezmienienia podejścia ILS na LOC dla załogi samolotu LOT3902 i DH8D.
9. Załoga DH8D nie mając żadnej informacji o kołowaniu przez RWY33 samolotu B787 zgłasza zakłócenie sygnału ścieżki schodzenia ILS LOC RWY 33 i informuje KRL APP EC o kontynuowaniu podejścia w LOC.
10. Uprawnienia:
 - a) Pracujący na stanowisku KRL ADC TWR licencję kontrolera ruchu lotniczego – uprawnienia otrzymał w 2011 r. W dniu zdarzenia posiadał aktualne uprawnienia ADI oraz ważne badania lekarskie. Kurs odświeżający z sytuacji niebezpiecznych odbył w 2013 r.
 - b) Pracujący na stanowisku KRL GND TWR licencję kontrolera ruchu lotniczego – uprawnienia ADI – otrzymał w 1999 r. oraz OJT w 2011 r. W dniu zdarzenia posiadał aktualne uprawnienia ADI, OJT oraz ważne badania lekarskie. Kurs odświeżający z sytuacji niebezpiecznych w 2014 r.
 - c) Pracujący na stanowisku KRL PC APP licencję kontrolera ruchu lotniczego – uprawnienia APS otrzymał w 1997 r. oraz OJT w 2005 (OJT). W dniu zdarzenia posiadał aktualne uprawnienia APS, OJT oraz ważne badania lekarskie. Kurs odświeżający z sytuacji niebezpiecznych odbył w 2014 r.
 - d) Pracujący na stanowisku KRL EC APP (do 10:52 UTC) licencję kontrolera ruchu lotniczego – uprawnienia APS otrzymał w 2007 r. W dniu zdarzenia posiadał aktualne uprawnienia APS oraz ważne badania lekarskie. Kurs odświeżający z sytuacji niebezpiecznych odbył w 2013 r.

- e) Pracujący na stanowisku KRL EC APP (od 10:53 UTC) licencję kontrolera ruchu lotniczego – uprawnienia APS – otrzymał w 2002 r. W dniu zdarzenia posiadał aktualne uprawnienia APS oraz ważne badania lekarskie. Kurs odświeżający z sytuacji niebezpiecznych odbył w 2013 r.

Wnioski wynikające ze zdarzenia

1. KRL TWR pracował niezgodnie z zapisem pkt. D.7.1 ppkt. B LOA APP i TWR.
2. Ze względu na wcześniejszą, podobną sytuację z dnia 25.07.2014r. wnioski są analogiczne do zdarzenia 1186/14 i zdarzenia 1187/14.
3. Dnia 30.09.2014r. została otworzona TWY A8, co powinno pozwolić na wyeliminowanie zakłóceń GP ILS RWY33.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Błędy w pracy ATM.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

1. Przekazać raport końcowy oraz zebrane materiały do Działu Kontroli Lotniska Warszawa w celu zapoznania KRL z wynikami badania zdarzenia wraz z omówieniem popełnionych błędów aby ograniczyć możliwość wystąpienia podobnego zdarzenia w przyszłości.
2. Przekazać raport końcowy oraz zebrane materiały do Działu Kontroli Zbliżania Warszawa w celu zapoznania KRL z wynikami badania zdarzenia wraz z omówieniem popełnionych błędów aby ograniczyć możliwość wystąpienia podobnego zdarzenia w przyszłości.

Zalecenia profilaktyczne Komisji:

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Bogdan Fydrych	<i>podpis na oryginale</i>