

KOMUNIKAT Nr 46

PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 30 lipca 2010 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 648/09

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. 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 z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Poważny incydent lotniczy, który wydarzył się w dniu 12 sierpnia 2009 r., pomiędzy samolotem Cessna 172N a samolotem Cessna 525 Citation Jet CJ1, z udziałem informatora FIS oraz kontrolerów APP N, TWR, klasyfikuję do kategorii:

**„Czynnik ludzki”**

w grupie przyczynowej „Błędy proceduralne – H4”,

oraz do kategorii: „Czynnik środowiskowy”

w grupie przyczynowej „Służby zarządzania ruchem lotniczym – E2”.

2. Opis okoliczności poważnego incydentu:

Instruktor z uczniem-pilotem wykonywał lot szkolny po trasie: Dęblin – Kozienice – Warka – Grójec – Wyszogród - Modlin-Legionowo, punkty nawigacyjne do lotów VFR w rejonie lotniska Warszawa-Okęcie (EPWA) (Zulu – November – Kilo – Golf), – Kozienice – Dęblin. Lot był wykonywany na wysokości 1500 ft AMSL z ustawionym kodem transpondera (squawk) 7000, według przepisów VFR.

Załoga samolotu nawiązała łączność z FIS Warszawa. W trakcie lotu, pilot-instruktor zgłosił swoją pozycję przed Wyszogrodem (okolice Chodakowa) i poinformował informatora FIS o zawróceniu z trasy z powodu niskich chmur. Informator FIS potwierdził, że zrozumiał przekazaną informację.

Informator FIS poinformował wszystkich pilotów znajdujących się w powietrzu o przesuwającym się froncie burzowym z zachodu na wschód, sugerując załodze samolotu Cessna-172N wykonanie dalszego lotu przez punkt nawigacyjny WAR (VOR), lotnisko Babice, a następnie po wschodniej stronie CTR EPWA w kierunku południowym do Dębina.

O godz. 07:55:35 rozpoczęła się zmiana obsady na stanowisku FIS Okęcie. O godz. 08:01:35 kontroler APP N (Approach North) zaakceptował odlot samolotu Cessna-525, z drogi startowej 29 (SID TITAK-2G lotniska EPWA). Był to lot komercyjny wykonywany wg przepisów IFR i o godz. 08:02:59 kontroler TWR (praktykant) wydał dla załogi samolotu Cessna-525 zezwolenie na start z drogi startowej (DS) 29. O godz. 08:03:01 informator FIS wywołał załogę samolotu Cessna-172N, pytając o aktualną pozycję. W odpowiedzi instruktor podał, że znajduje się nad Grodziskiem Mazowieckim. Faktycznie Cessna-172N była na podejściu DS 11 lotniska Warszawa-Okęcie, w odległości około 2 NM od jej progu (na podstawie zobrazowania radarowego), a więc w odległości około 20 km od Grodziska Mazowieckiego w kierunku północno-wschodnim. O godz. 08:03:04 załoga samolotu Cessna-525 potwierdza zezwolenie na start i żegna się z TWR. O godz. 08:03:35 asystent informatora FIS informuje asystenta APP o samolocie Cessna-172N, który wleciał w środek CTR i jest na podejściu DS 11. O godz. 08:03:44 informator FIS informuje załogę samolotu Cessna-172N, że znajduje się „... krótko w podejściu 15 lotniska Okęcie” i poleca wykonanie natychmiastowego zakrętu w prawo na kurs zachodni. Załoga samolotu Cessna-172N wykonuje to polecenie. O godz. 08:04:21 samolot Cessna-172N mijają się z samolotem Cessna-525, na wysokości 1400 ft AMSL w odległości 1.5 NM od siebie.

O godz. 08:12:07 zakończyła się zmiana obsady na stanowisku FIS Okęcie. Samolot Cessna-172N, podczas wychodzenia z CTR-u i dolotu do Grójca, był wektorowany przez informatora FIS. Lądowanie w Dęblinie odbyło się o godzinie 09:05.

3. Przyczyna poważnego incydentu:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych ustaliła, że przyczynami poważnego incydentu były:

- utrata przez załogę szczegółowej orientacji geograficznej i niezamierzony wlot samolotu Cessna-172N w przestrzeń kontrolowaną CTR Warszawa-Okęcie,
- niestaranne pełnienie służby informacji powietrznej przez informatora FIS Warszawa, sektor Okęcie w godzinach od 07:55 do 08:12,
- wydanie przez kontrolera ruchu lotniczego TWR Warszawa-Okęcie zgody na start dla Cessna-525, bez przeprowadzenia właściwej analizy sytuacji ruchowej, co doprowadziło do sytuacji konfliktowej z Cessna-172N,

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu zdarzenia lotniczego były:

- brak pełnego i właściwego wykorzystania przez załogę wyposażenia radionawigacyjnego, znajdującego się na pokładzie samolotu Cessna-172N,
- niewłaściwe uzgodnienie wskazań żyroskopu,
- rutynowe, w tym locie, podejście pilota-instruktora do wykonywania swoich obowiązków,
- niedokładne przekazanie i przyjęcie stanowiska operacyjnego przez informatorów służby informacji powietrznej FIS Warszawa, sektor Okęcie około godziny 07:55,
- niewłaściwa współpraca i koordynacja działań pomiędzy informatorem FIS i kontrolerami APP oraz TWR,
- brak wykorzystania informacji zobrazowania radarowego ze wskaźnika RCW przez kontrolera TWR (w celu oceny aktualnej sytuacji ruchowej) przed wydaniem zezwolenia na start dla Cessna-525,
- jednoczesna zmiana (w tym samym czasie) personelu na wszystkich stanowiskach operacyjnych, zarówno kontrolerów ruchu lotniczego, jak i informatorów FIS.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

Aeroklub „Orlat”:

- 4.1. Przeprowadzić szkolenie z personelem latającym na temat praktycznego wykorzystania w locie wszystkich dostępnych przyrządów nawigacyjnych będących na wyposażeniu statku powietrznego wraz z ich ograniczeniami eksploatacyjnymi.
- 4.2. Przed rozpoczęciem sezonu lotniczego przypomnieć pilotom czynności podejmowane przez załogę w przypadku utraty orientacji geograficznej.
- 4.3. Zapoznać ze zdarzeniem całość personelu latającego.

Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej:

- 4.4. Zalecenie numer: 2010-010  
Ujednotwić w „Instrukcji Operacyjnej FIS Okęcie” nazewnictwo tego sektora.
- 4.5. Zalecenie numer: 2010-011  
Doprecyzować zakres używania w sprawowaniu kontroli ruchu lotniczego wskaźnika RCW przez kontrolera TWR lotniska Warszawa-Okęcie.
- 4.6. Zalecenie numer: 2010-012  
Rozważyć możliwość przeszkolenia kontrolerów TWR w zakresie wykorzystania wskaźnika RCW do koordynacji działań w przypadku wystąpienia sytuacji

niebezpiecznej lub naruszenia przepisów ruchu lotniczego w ich rejonie odpowiedzialności.

4.7. Zalecenie numer: 2010-013

4.7.1. Na najbliższych szkoleniach odświeżających kontrolerów TWR przeprowadzić zajęcia dotyczące obowiązku wykorzystywania wskaźnika RCW w celu właściwego sprawowania służby kontroli ruchu lotniczego w podległym sektorze odpowiedzialności. Powyższy zapis zawrzeć w Instrukcji Operacyjnej TWR.

4.7.2. Na najbliższych szkoleniach odświeżających dla kontrolerów oraz informatorów FIS przypomnieć techniki właściwego rozwiązywania sytuacji konfliktowych w ruchu powietrznym oraz omówić wzajemną współpracę i koordynację działań pomiędzy organami służby kontroli ruchu lotniczego.

4.7.3. Rozważyć możliwość zastosowania innej kolorystyki systemu „AMS 2000+” w celu polepszenia rozróżnialności ech radarowych statków powietrznych.

4.8. Zalecenie numer: 2010-014

Przeanalizować możliwość przesunięcia w czasie zmian obsad operacyjnych organów służb ruchu lotniczego.

4.9. Zalecenie numer: 2010-015

Dokonać standaryzacji ustawienia wskaźników zobrazowania radarowego służb ruchu lotniczego w trakcie przekazywania obowiązków na stanowiskach operacyjnych.

4.10. Zapoznać ze zdarzeniem kontrolerów ruchu lotniczego oraz informatorów FIS.

5. Zalecenie profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

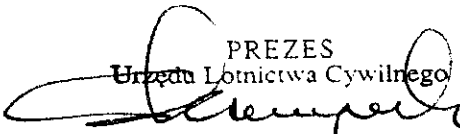
5.1 Departament Żeglugi Powietrznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego podczas audytów, kontroli, bieżącego nadzoru w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej sprawdzi:

- procedury w zakresie przepływu informacji pomiędzy służbami ruchu lotniczego FIS, TWR, APP, a w szczególności procedury dotyczące przepływu informacji pomiędzy kontrolerami o zagrożeniach związanych z nieuprawnionym zajęciem przestrzeni powietrznej CTR, nieuprawnionym ruchem statków powietrznych w CTR oraz procedury rozwiązywania sytuacji konfliktowych w ruchu powietrznym w CTR.
- realizację zaleceń profilaktycznych.

5.2 Polska Agencja Żeglugi Powietrzne:

Określić w sposób jednoznaczny i zgodny z przepisami prawa, zakres używania wskaźnika RCW, w sprawowaniu kontroli ruchu lotniczego przez kontrolera TWR lotniska Warszawa-Okęcie oraz innych kontrolerów kontroli lotniska, na stanowiskach w których posadowiony jest przedmiotowy wskaźnik.

5.3 Departament Personelu Lotniczego Urzędu Lotnictwa Cywilnego w ramach bieżącego nadzoru w Aeroklubie Orląt, sprawdzi realizację zaleceń profilaktycznych.

PREZES  
Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
  
Grzegorz Kruszyński