



MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 589/13

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia

Przewodniczący Komisji: dr inż. Maciej Lasek

Członek Komisji: dr inż. Dariusz Frątczak

Członek Komisji: mgr inż. Edward Łojek

Członek Komisji: mgr inż. Jacek Bogatko

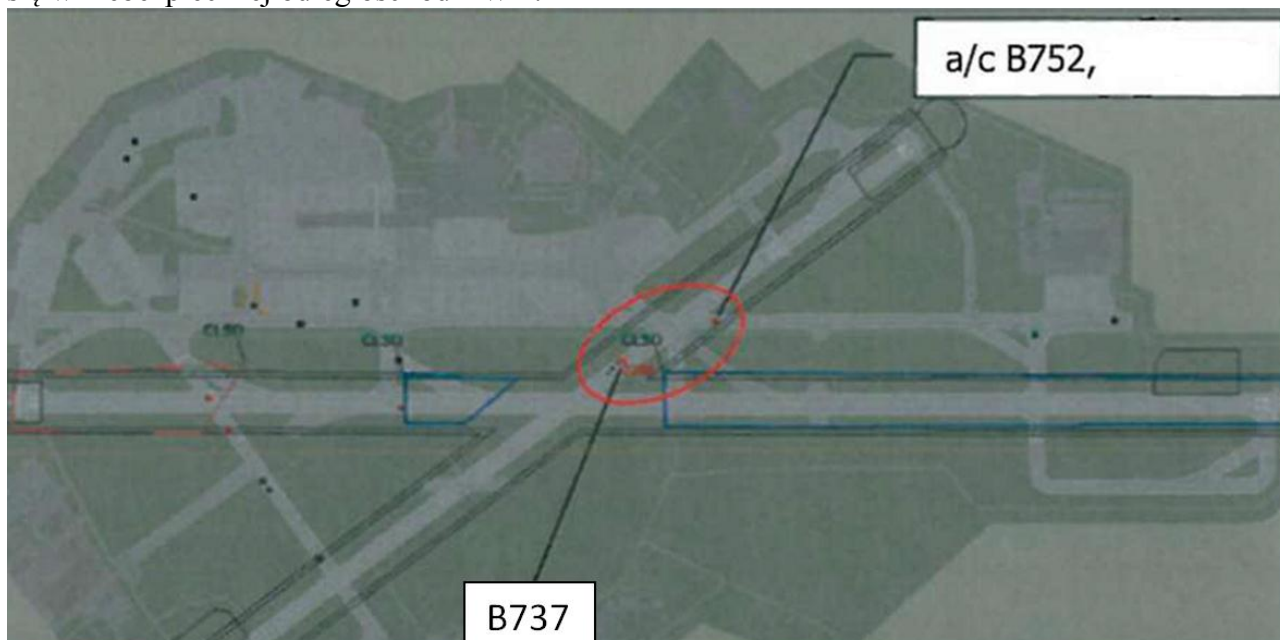
Członek Komisji: mgr Tomasz Kuchciński

Członek Komisji: mgr inż. Bogdan Fydrych

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 23 października 2013 roku okoliczności zdarzenia lotniczego samolotów: Boeing 757-200 (B752), Boeing 737-800 (B738), ATR-72 (AT72) i Sabb 340 (SF34) w dniu 8 maja 2013 roku na lotnisku im. F.Chopina w Warszawie (EPWA), działając w oparciu o art. 5 ust. 3 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylając dyrektywę 94/56/WE (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała informacje zawartych w Protokole z badania zdarzenia lotniczego zarządzającego lotniskiem za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

O godz. 19:35 UTC w trakcie kołowania z płyty cargo do startu samolot B752 otrzymał od kontrolera ruchu lotniczego „ground” (KRL GND) instrukcję kołowania: „TWY „A”, hold short of RWY 11”, którą potwierdził. Następnie KRL GND przekazał samolot na łączność z KRL TWR (ADC) wydając instrukcję: „hold short of RWY 11, monitor TWR 118,3”, która została potwierdzona przez pilota. Kontrolerzy pracujący w TWR (GND i ADC) zauważyli, że kołujący BCS5232 nie zatrzymuje się przed RWY. KRL ADC wydał kolejno instrukcje: „(znak wywoławczy rejsu) hold short of RWY 11!, następnie (znak wywoławczy rejsu) hold position!”. B752 zatrzymał się w niebezpiecznej odległości od RWY.



W czasie zdarzenia na RWY 11 lądował samolot B738, który był w fazie dobiegu w okolicach krzyżówki dróg startowych. Za lądującym B738 próg RWY 11 zajął gotowy do startu samolot AT72, a na krótkiej prostej (3.5 NM do progu RWY 11) znajdował się kolejny podchodzący do lądowania samolot SF34. KRL ADC dla rozwiązania sytuacji nakazał załodze B752 sprawne przecięcie RWY 11 po TWY „A” za ogonem B738 dla umożliwienia startu AT72 przed lądowaniem SF34. Pilot B752 poinformował TWR, że nie zauważył na TWY „A5” żadnych znaków. Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego (DOPL) po sprawdzeniu oznakowania na TWY „A5” poinformował TWR, że obydwa znaki pionowe informujące o punkcie oczekiwania są włączone.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Najbardziej prawdopodobną przyczyną zdarzenia było niezauważenie przez załogę kołującego samolotu B752, oznakowania poprzeczki zatrzymania na TWY „A5” przed droga startową.

Zastosowane środki profilaktyczne przez zarządzającego lotniskiem:

1. Zaleca się stosowanie przez KRL poleceń „go around/cancel line-up” (kiedy tylko to możliwe) jako element zapobiegania potencjalnym kolizjom wynikającym z nieuprawnionego naruszenia bezpieczeństwa drogi startowej..
2. W przypadku lądowań i startów z RWY 11 jako preferowane jest wykorzystywanie do kołowań TWY L/E ze względu na lepszą widoczność statków powietrznych znajdujących się na RWY 11 oraz brak konieczności jej przecinania pomiędzy progami.
3. Należy włączyć na stałe STOP BAR na TWY „A5” przed RWY 11/29 z możliwością sterowania ze stanowiska KRL.

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Nadzorujący badanie:

mgr inż. Bogdan Fydrych *podpis na oryginale*