



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

**Dot. zdarzenia nr: 631/13**

## **UCHWAŁA**

**Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:**

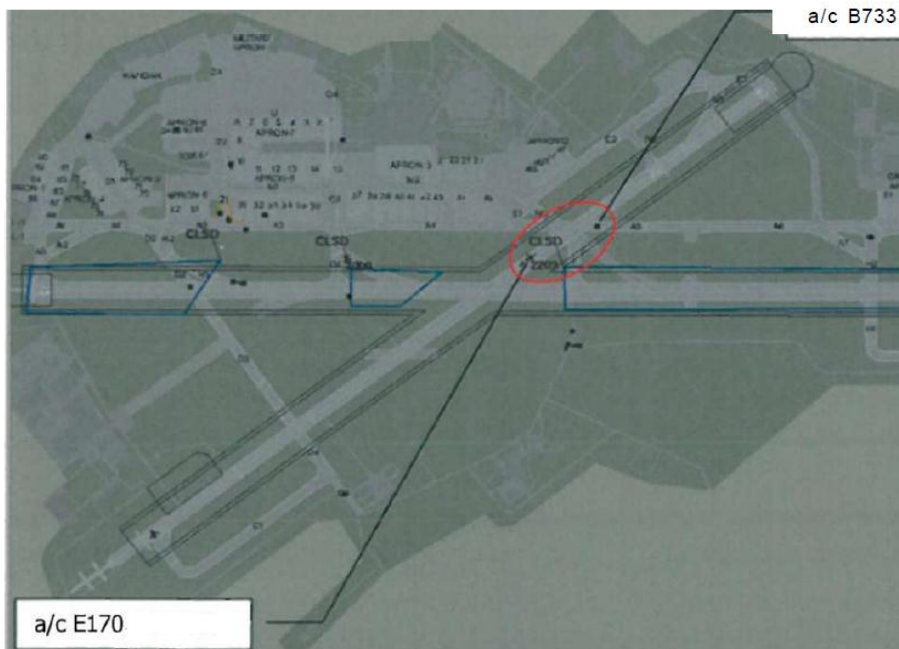
Przewodniczący posiedzenia

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 737-300 (B733) i Embraer 170 (E170) w dniu 16 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 uchylające 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 i Raporcie końcowym państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

### **Przebieg i okoliczności zdarzenia:**

O godz. 19:30 UTC w trakcie kołowania z płyty cargo do startu z drogi startowej (RWY) 11 załoga samolotu B733, dwukrotnie otrzymał, od kontrolera ruchu naziemnego (KRL GND) przed przesłaniem go na częstotliwość TWR, instrukcję oczekiwania przed RWY 29 na drodze kołowania (DK) „A5”. Załoga samolotu zgłosiła się na częstotliwości TWR ale nie wykonał instrukcji KRL GND - kontynuował kołowanie. Załoga ponownie otrzymał instrukcję zatrzymania przed RWY od KRL TWR, zatrzymał kołowanie dopiero po komendzie „ZATRZYMAJ NATYCHMIAST”.



Załoga samolotu B733 zatrzymał się w niebezpiecznej odległości od RWY 29/11. W tym czasie podchodzący na RWY 11 samolot E170, przyziemił i nie było możliwości wykonania odejścia na drugie okrążanie. Załoga E170 została poinformowana o sytuacji z określeniem miejsca wystąpienia naruszenia bezpieczeństwa RWY.

#### **Przyczyna incydentu lotniczego:**

Najbardziej prawdopodobną przyczyną zdarzenia było niezauważenie przez załogę kołującego samolotu B733, oznakowania poprzeczki zatrzymania na DK „A5” przed RWY 11. Dodatkowo Kontroler GND wydał instrukcję używając sformułowania „RWY 29” zamiast „RWY 11” (która była wówczas wykorzystywana do wykonywania operacji lądowań statków powietrznych), co mogło zmylić załogę samolotu.

#### **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 RI.
2. Należy stosować informacje o RWY zgodnie z kierunkiem będącym aktualnie w użyciu.
3. W przypadku lądowań i startów z RWY 11 jako preferowane jest wykorzystywanie do kołowań DK L/E ze względu na lepszą widoczność a/c znajdujących się na RWY 11 oraz brak konieczności jej przecinania pomiędzy progami.
4. Należy włączyć na stałe STOP BAR na TWY A5 przed RWY 11/29 z możliwością sterowania ze stanowiska KRL (zalecenie zostało wprowadzone).
5. Zespół zaleca przeprowadzenia analizy załączenia na stałe wszystkich dostępnych świetlnych poprzeczek zatrzymania przed RWY (taka analiza została przeprowadzona, zdaniem przedstawicieli PAŻP rozwiązanie to należy wprowadzić równoległe z wprowadzeniem systemu Advanced Surface Movement Guidance and Control System).

**Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

#### **Nadzorujący badanie:**

mgr inż. Bogdan Fydrych *podpis na oryginale*