



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Dot. zdarzenia nr: 1021/13

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia, Przewodniczący Komisji:	dr inż. Maciej Lasek
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski
Członek Komisji:	mgr inż. Piotr Lipiec
Członek Komisji:	mgr inż. Jacek Bogatko
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych

W dniu 12 lutego 2014 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez organ zarządzania przestrzenią powietrzną wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego z udziałem samolotów Boeing 737-800 (B738) i Airbus A320 (A320), które wydarzyło się w dniu 9 lipca 2013 r., w Strefie Kontrolowanej Lotniska Łódź – Lublinek (EPLL) - nieprzestrzegania przepisów i niestosowania się załogi samolotu B738 do stosownej opublikowanej procedury, polegającej na przyspieszeniu podejścia do lądowania według ILS RWY25 na EPLL pomimo otrzymania informacji, że na pasie RWY25 znajduje się samolotu A320. W efekcie kontroler ruchu lotniczego (ADC) zmuszony został do podjęcia działań w celu przyspieszenia kołowania A320 w celu zwolnienia RWY25. 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 przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Ze względu na lądującego wcześniej samolot A320 samolot B738 otrzymał od ADC polecenie oczekiwania "holdingu" nad LDZ oraz spodziewany czas podejścia określony na "54" minutę.

O godzinie 12:51:47- B738 otrzymał schodzenie do 4000 stóp.

O godz. 12:52:44 - na pytanie załogi B738 o czas podejścia, ADC potwierdza, że podejście będzie

możliwe w "54" minucie.

O godzinie 12:52:58 – B738 zapytał, czy po przelocie punktu nawigacyjnego LDZ będzie mógł wykonywać podejście na ILS-a. ADC odpowiedział: "hold over LDZ I will give you clearance..."

O godzinie 12:54:02 – B738 zapytał czy już może robić podejście? Kontroler odpowiedział: "...standby 5 sec...."

O godz.12:54:18 - ADC wydał zezwolenie dla B738 na podejście według ILS 25. Pozycja, w której znajdował się samolot umożliwiała załodze wejście w wiązkę ILS-a bez dodatkowych manewrów.

O godzinie 12:55:20 – B738 zgłosił stabilizację w wiązce ILS pasa 25 (ok 7NM od pasa 25). ADC w odpowiedzi podał załodze informację, że samolot lądujący wcześniej właśnie zawrócił na pasie.

O godzinie 12:55:55 - ADC poprosił A320 o przyspieszenie zwolnienia pasa.

O godzinie 12:57:25 – B738 zgłosił że widzi samolot na pasie.

O godzinie 12:57:44 – B738 otrzymał zgodę na lądowanie.

Samolot nie był już widoczny na zobrazowaniu radarowym i tym samym trudno było określić w jakiej było to odległości od pasa. Odległość tę można jednak oszacować na przedział od 1,5 NM do 0.5 NM do pasa.

W zdarzeniu brały udział dwa statki powietrzne:

A320 wykonujący podejście ILS RWY25 jako numer jeden.

B738 wykonujący podejście ILS RWY25 jako numer dwa.

Na podstawie analizy przebiegu zdarzenia nie potwierdził się zapis ADC o naruszeniu przepisów przez lądującą załogę B738. Podejście i lądowanie tego samolotu odbyło się prawidłowo. Załoga potwierdzała i wykonywała polecenia ADC zgodnie z zasadami.

Moment wydania zgody na podejście i zgody na lądowanie, zależał całkowicie od ADC, a nie od załogi samolotu. Stosowanie zwrotów typu "expedite runway vacating" czy "reduce your approach speed to minimum safe speed" jest dozwolone, a nawet w niektórych sytuacjach wręcz wskazane i nie narusza to przepisów.

Podczas badania powyższego incydentu uwidoczniły się błędy popełnione przez ADC. ADC wydał zbyt późno zezwolenie na lądowanie dla B738 w stosunku do obowiązujących zapisów w INOP TWR EPLL, które mówią iż powinno to być w przypadku podejścia precyzyjnego w odległości nie mniejszej niż 2NM DME "LOD".

Na podstawie odsłuchanej korespondencji radiowej wynika, że to załoga samolotu B738, dążąc do maksymalnego skrócenia czasu lotu, przejęła inicjatywę i wpływała na decyzje ADC.

Zgłoszenie zdarzenia miało na celu zwrócenie uwagi na oczekiwania personelu Organu Kontroli Lotniska TWR EPLL co do zapewnienia autoryzowanego podglądu radarowego na stanowisku operacyjnym. Uruchomienie takiego podglądu niewątpliwie ułatwiłoby pracę personelu TWR EPLL, mogłoby mieć też swój wpływ na bezpieczeństwo i płynność zabezpieczenia ruchu lotniczego.

W trakcie badania zdarzenia wprowadzono zapisy do INOP TWR EPLL odnośnie wykorzystywania podglądu radarowego (wskaźniki SDD systemu P21).

Przyczyna incydentu lotniczego:

Błędy w pracy ATM.

Działania podjęte przez podmiot badający:

Przekazać raport końcowy oraz zebrane materiały Kierownikowi Terenowego Zespołu Kontroli Lotniska Łódź w celu zapoznania uczestniczącego w zdarzeniu kontrolera ruchu lotniczego z ustaleniami.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Nadzorujący badanie

mgr inż. Bogdan Fydrych *podpis na oryginale*