



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Dot. zdarzenia nr: 1398/13

### 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 samolotu Embraer 170 (E170), które wydarzyło się w dniu 2 września 2013 r. na lotnisku im. F. Chopina (EPWA) – naruszenie bezpieczeństwa drogi startowej przez Dyżurnego Portu (DOPL) wykonujący inspekcję po rejonie skrzyżowania z drogą kołowania A (TWY A) w momencie, gdy E170 był w odległości ok. 2NM od progu RWY 29 (THR 29). 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:**

Do lądowania na RWY 29 podchodził E170. W tym samym czasie DOPL wykonywał samochodem kontrolny objazd lotniska.

O godzinie 12:39:24 - E170 otrzymał ADC-TWR zgodę na lądowanie na pasie 29. Załoga zgodę tę pokwitowała prawidłowo.

O godzinie 12:40:01 – As. TWR wydał DOPL zgodę na cięcie pasa 29/11 po TWY A. Faktyczne cięcie pasa nastąpiło, gdy E170 (według opisu kontrolera) znajdował się ok. 2 NM od progu pasa 29.

Kontroler ADC-TWR uznał, że wobec zaistniałego już faktu szybkiego przejazdu przez pas 29/11

samochodu DOPL oraz znacznego jeszcze dystansu do osiągnięcia wysokości decyzji lądującego samolotu E170, najwłaściwszą reakcją będzie nie ingerowanie w postęp przejazdu samochodu i podejścia końcowego samolotu.

Naruszenie bezpieczeństwa drogi startowej (RI) trwało kilka sekund, a lądowanie E170 odbyło się już w warunkach całkowicie bezpiecznych.

As. TWR wydał zgodę na cięcie pasa przez samochód DOPL bez uzgodnienia z ADC-TWR, gdy samolot na prostej 29 otrzymał już wcześniej zgodę na lądowanie. Kontroler ADC-TWR zorientował się o zaistniałym fakcie RI już w trakcie jego zaistnienia i pozwolił na jego szybki przebieg, co było optymalnym rozwiązaniem.

W zarejestrowanej korespondencji radiowo-telefonicznej nie odnotowano jakiegokolwiek koordynacji pomiędzy As. TWR a ADC TWR w kwestii wydania zgody na cięcie pasa przez DOPL.

### **Przyczyna incydentu lotniczego:**

Stwierdzono błędy w pracy ATM, polegające na braku koordynacji pomiędzy dwoma stanowiskami TWR, warto przypomnieć, że poziom pracy asystenta TWR może mieć również zasadniczy wpływ na bezpieczeństwo wykonywanych operacji lotniczych

### **Działania podjęte przez podmiot badający:**

1. Przekazać raport końcowy i zebrane materiały do Działu Kontroli Lotniska Warszawa w celu zapoznania asystentów/kontrolerów z wynikami badania zdarzenia wraz z omówieniem popełnionych błędów.
2. Przekazać raport końcowy i zebrane materiały do Ośrodka Szkolenia Lotniczego (OSL) w celu włączenia ich do zasobu (bazy danych) materiałów ze zbadanych zdarzeń wykorzystywanych przez instruktorów OSL podczas szkoleń podstawowych oraz odświeżających dla kontrolerów ruchu lotniczego.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

### **Nadzorujący badanie**

mgr inż. Bogdan Fydrych *podpis na oryginale*