



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Dot. zdarzenia nr: 1540/13

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia,	
Zastępca Przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Andrzej Pussak
Zastępca Przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Jacek Jaworski
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	dr inż. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski
Członek Komisji:	mgr inż. Jerzy Kędzierski
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	mgr inż. Piotr Lipiec
Członek Komisji:	mgr inż. Ryszard Rutkowski
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych

W dniu 5 marca 2014 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez organ zarządzania przestrzenią powietrzną wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego z udziałem dwóch samolotów Fokker 100 (F100) i Embraer 190 (E190), które wydarzyło się w dniu 17 września 2013 r. 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 przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Zgłoszenie w dniu 23 września 2013 roku. przez operatora linii lotniczej samolotu F100 zdarzenia w dniu 17 września 2013 roku polegającego na wydaniu zgody na lądowanie dla załogi samolotu E190 na drodze startowej 11 (RWY11) w sytuacji gdy oczekujący do startu samolot F100 przekroczył punkt oczekiwania przed RWY11. Około godziny 09:21 UTC kontroler organu kontroli lotniska (ADC TWR EPWA) zezwolił załodze F100 na zajęcie RWY11. Po około 8 sekundach od powtórzenia zezwolenia przez załogę samolotu ADC TWR EPWA polecił załodze F100 zatrzymanie i oczekiwanie oraz zapytał czy „są

w bezpiecznej odległości od drogi startowej”. Załoga dwukrotnie (ale niewyraźnie) powtórzyła, że prawie zajęła drogę startową. ADC TWR EPWA prawdopodobnie nie zrozumiał odpowiedzi załogi F100 i w dalszej kolejności wydał zgodę na lądowanie dla E190.

Wnioski wynikające ze zdarzenia:

W wyniku decyzji kontrolera ADC TWR EPWA doszło do wydania zgody na lądowanie dla załogi E190, gdy samolot F100 znajdował się w bliższej odległości od pasa niż wyznacza to linia oczekiwania.

Korespondencja między załogą F100 i ADC TWR EPWA nie była przez tego ostatniego w 100% zrozumiała.

Popelnione zostały uchybienia w prowadzeniu korespondencji radiowej, ADC TWR EPWA pomijał w niektórych transmisjach znaki wywoławcze statku powietrznego oraz zadawał nieadekwatne do sytuacji pytania: "still safe distance from threshold?"

Wobec jednoznacznego faktu przekroczenia linii oczekiwania przed RWY11 przez szykujący się do startu samolot F100, samolot E190 wykonujący podejście do lądowania na tym pasie nie powinien otrzymać zgody na lądowanie.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Błędy w pracy ATM.

Działania podjęte przez podmiot badający:

1. Przekazać raport końcowy i zebrane materiały do Działu Kontroli Lotniska Warszawa w celu zapoznania kontrolera z wynikami badania zdarzenia wraz z omówieniem popełnionych błędów.
2. Przekazać raport końcowy i zebrane materiały do Ośrodka Szkolenia Lotniczego 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.
3. Zespół Badania Zdarzeń ATM przygotowuje informację dla linii lotniczej zawierającą ustalenia z przeprowadzonego badania zdarzenia.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Nadzorujący badanie

mgr inż. Bogdan Fydrych *podpis na oryginale*