



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Dot. zdarzenia nr: 1601/13

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia, Przewodniczący Komisji:	dr inż. Maciej Lasek
Zastępca Przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Andrzej Pussak
Członek Komisji:	lic. Robert Ochwat
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	mgr inż. Piotr Lipiec
Członek Komisji:	mgr inż. Ryszard Rutkowski
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych

W dniu 19 lutego 2014 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez organ zarządzania przestrzenią powietrzną wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego z udziałem dwóch samolotów Boeing 737-800 (B738), które wydarzyło się w dniu 7 października 2013 r. na lotnisku Warszawa - Modlin (EPMO) – przerwanie podejścia do lądowania przez załogę samolotu B738 z względu na obecność na drodze startowej (RWY) samolotu, który wykonywał nawrót na drodze startowej (back-track). 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 lotnisku EPMO wykonywały podejście do lądowania według ILS RWY08 dwa samoloty B738. W tym samym czasie do startu z pasa 08 szykował się samolot B738. O godzinie 07:51:20 - kontroler organu kontroli zbliżania (DIR EPWA) zadzwonił do kontrolera TWR EPMO, aby uzgodnić dołot dwóch samolotów B738. Rozmowa przebiegła następująco:

TWR EPMO	Yo?
DIR EPWA	Cześć, słuchaj jaki jest u ciebie... odległości na prostej między., bo podchodzą dwa teraz do was?
TWR EPMO	Jak na 08, to 5-6 mil wystarczy między jednym a drugim
DIR EPWA	Dobra, dzięki
TWR EPMO	A co tak chcesz puścić te dwa? Boja bym chciał jeszcze wypuścić tego 08...3899
DIR EPWA	Yy, no to w takim razie powiedz jak teraz...
TWR EPMO	Bo on przed pasem jest 3899
DIR EPWA	Dobra, pierwszy ma 8 mil do pasa
TWR EPMO	Dobra, on wylądował i wystartuje 3899, dobra?
DIR EPWA	Yyy, dobra
TWR EPMO	Także tamtego drugiego zwalniam, bo u mnie wiesz back-track to trochę potrwa
DIR EPWA	A, back-track będzie jeszcze, no dobra
TWR EPMO	Dobra?
DIR EPWA	Ok
TWR EPMO	Ok, na razie, hej

O godzinie 07:53:44 - na krótko przed lądowaniem B738 i jego naturalnym, ze względu na małą wysokość, zniknięciem z ekranu, na zrzucie radarowym zarejestrowana została zmierzona odległość między dwoma kolejno podchodzącymi samolotami na RWY 08 w EPMO. Odległość ta wynosiła 10NM i ze względu na różnicę prędkości obu samolotów mogła jeszcze ulec zmniejszeniu.

O godzinie 07:55:01 - Kontroler TWR EPMO wydał oczekującemu przed RWY na drodze „C” B738, zgodę: „...., LINE UP, BACK TRACK RWY08, EXPEDITE TAXI, ANOTHER AIRCRAFT APPROACHING ON LONG FINAL RWY08...”.

O godzinie 07:55:15 - po lądowaniu na RWY 08 B738 otrzymał instrukcję zwolnienia pasa w drogę do kołowania "B”.

O godzinie 07:55:29 - na częstotliwości TWR EPMO zgłosił się B738: „.... WE ARE ON FINAL 6 NM”. Kontroler poprosił o zgłoszenie „3 NM FINAL” i poinformował go, że z RWY 08 wystartuje samolot.

O godzinie 07:56:33 - Kontroler TWR EPMO wydał zgodę dla B738: „....WHEN READY YOU ARE CLEARED TO TAKE OFF RWY08, AFTER DEPARTURE 128,8...”.

O godzinie 07:56:49 – załoga B738 zgłosił: "...3 NM FINAL...”. Zgodnie z zapisem w INOP TWR MODLIN - 4 NM DME MOD kontroler powinien wydać zgodę na lądowanie.

Kontroler TWR EPMO nakazuje jednak kontynuować podejście nie wydając zgody na lądowanie ze względu na kołującego do startu po RWY samolot B738.

O godzinie 07:57:21 – B738 zgłosił: „...GOING AROUND WE ARE ON 1 NM FINAL...”. Brak reakcji kontrolera TWR EPMO.

O godzinie 07:57:31 - W tym momencie milczenie kontrolera TWR EPMO przerwał B738 znajdujący się na pasie startowym , zadając pytanie: „...WE ARE STILL CLEARED FOR TAKE-OFF?”. Kontroler TWR EPMO nie odpowiedział mu natychmiast na to pytanie lecz swoją kolejną transmisję skierował do podchodzącego do lądowania B738, wydając mu zgodę na wykonanie „GO AROUND” i przejście na łączność z APP 128,8.

Dopiero w następnej kolejności po słowach „brake, brake” nakazał: „... HOLD ON THE RUNWAY..”.

Ustalenia:

Okolo 10 NM odległości pomiędzy kolejno podchodzącymi po sobie samolotami na RWY 08, jaka miała miejsce w powyższym zdarzeniu, to za mało, aby wypuścić między nimi samolot z tego samego pasa, biorąc pod uwagę czas niezbędny na kołowanie po pasie i wykonanie manewru back-track.

Kontroler TWR EPMO powinien określić w rozmowie z kontrolerem DIR EPWA, jaką konkretnie odległość potrzebuje dla wykonania swojego planu. Dlatego koordynację między kontrolerami przytoczona powyżej należy ocenić jako nieprofesjonalną.

Po zgłoszeniu przez lądujący samolot sześciomilowej prostej obraz sytuacji dla kontrolera TWR EPMO powinien być już na tyle czytelny, aby podjąć odpowiednie decyzje. Niestety odpowiednie decyzje nie zostały podjęte w odpowiednim czasie i doszło do rozwoju sytuacji kiedy to załogi samolotów same przejęły kontrolę ruchu lotniczego w swoje ręce. Kontroler TWR EPMO w zasadzie przestał reagować prawidłowo, a już jeżeli reagował to zupełnie w nieodpowiedniej kolejności.

Kontroler TWR EPMO nie zastosował się do zapisów w INOP TWR MODLIN.

Wnioski wynikające ze zdarzenia:

Incydent ten przyczynił się do przyspieszenia powstania dokumentu "Porozumienie o współpracy operacyjnej pomiędzy APP Warszawa i Modlin TWR", obowiązującego od 14 listopada 2013. Warto zauważyć, że dla analogicznej jak powyższa sytuacja dokument ten przewiduje odstęp pomiędzy lądującymi samolotami 15 NM, a więc zdecydowanie odbiegającej od tej jaka miała miejsce w tym wypadku, tj 10NM.

Załogę kontrolerską w EPMO stanowią w większości kontrolerzy z lotniska Szczecin – Goleniów (EPSC), którzy wcześniej przeszkoleni, nabywają dopiero praktycznego doświadczenia we współpracy ze organem kontroli zbliżania. Okoliczność ta mogła mieć wpływ na powstałe błędy.

Ze względu na znaczenie incydentu dla poziomu pracy kontrolerów ruchu lotniczego obsługujących lotnisko EPMO, z postępowaniem wyników badania na bieżąco był zapoznawany

kierujący w/w załogą.

Podczas badania incydentu wykorzystywany był materiał audio zarejestrowany na lotnisku EPMO. Materiał ten został przekazany do organ zarządzania przestrzenią powietrzną w formie dużej ilości krótkich plików dźwiękowych. Przyjęcie takiej formy ogromnie utrudnia odtworzenie ciągłości transmisji lub rozmów i może prowadzić do przekłamań obrazu sytuacyjnego.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Błędy w pracy ATM, które mogły doprowadzić do potencjalnego zagrożeniu niebezpiecznym zbliżeniem - nieodpowiedniej separacji.

Działania podjęte przez podmiot badający:

1. Przekazać raport końcowy i zebrane materiały do Terenowego Zespołu Kontroli Lotniska Warszawa-Modlin w celu: zapoznania zainteresowanego kontrolera oraz całego personelu TWR EPMO z wynikami badania zdarzenia wraz z omówieniem popełnionych błędów.
2. Wystąpić do zarządzającego lotniskiem Warszawa - Modlin o zmianę formy przesyłanych nagrań korespondencji radiowo - telefonicznej z wielu pojedynczych nagrań na jednolite ciągłe nagranie (zrealizowano).
3. 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.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Nadzorujący badanie

mgr inż. Bogdan Fydrych *podpis na oryginale*