



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Dot. zdarzenia nr: 313/14

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia, Przewodniczący Komisji:	dr inż. Maciej Lasek
Członek Komisji:	mgr inż. Edward Łojek
Członek Komisji:	lic. Robert Ochwat
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych

W dniu 7 maja 2014 roku, podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez organ zarządzania przestrzenią powietrzną badania zdarzenia lotniczego z udziałem dwóch śmigłowców Robinson (R44), które wydarzyło się w dniu 19 marca 2014 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:

Dwa śmigłowce R44 (nr 1 i nr 2), wykonywały bezpośrednio jeden po drugim dołot od punktu nawigacyjnego „E”, a następnie do lądowania na progu drogi startowej 15 (RWY 15). Miejsce lądowania wiązało się ściśle z wyznaczeniem dla nich miejsc postojowych przez służby portowe lotniska EPWA na płycie PPS1 oraz faktem zamknięcia drogi do kołowania „A1”. Już po lądowaniu pierwszego śmigłowca nr 1 wystąpiły problemy z określeniem konkretnego miejsca dla niego na płycie PPS1. Po dyskusji z „Koordynacją” Koordynator Ruchu Naziemnego „FOLLOW” ustawił go na połowie stanowiska 88 obok stojącego już tam wcześniej samolotu PILATUS. Spowodowało to jednak przesunięcie w czasie kolejnej operacji ustawiania i oczekiwanie w zawisie śmigłowca SPHPY. Po ustawieniu pierwszego śmigłowca Koordynator Ruchu Naziemnego wbrew pierwotnym założeniom stwierdził, że drugi śmigłowiec jednak nie zmieści się na wyznaczonej wcześniej płycie PPS1, wobec czego Koordynacja Portu Lotniczego przydzieliła dla niego stanowisko 33. Z uwagi na odbywające się lądowania na RWY33 i starty z RWY29 nie było możliwości natychmiastowego przebazowania śmigłowca (DS3 zajęta, TWY A1 zamknięta) – śmigłowiec nr 2 otrzymał informację o konieczności zmiany stanowiska oraz

propozycję przyziemienia i oczekiwania w okolicy skrzyżowania dróg „A” i „W” bez wyłączania silników. Po chwili Koordynator Ruchu Naziemnego „FOLLOW” poinformował, że śmigłowiec nr 2 zaparkował samodzielnie obok nr 1 na stanowisku 88, w niebezpiecznej odległości od innych statków powietrznych oraz ogrodzenia. Na pytanie Kontrolera TWR: „*czy w takim razie może już tam pozostać?*”, padła odpowiedź twierdząca. Po takiej odpowiedzi Kontroler TWR zezwolił śmigłowiec nr 2 wyłączyć silnik.

Ustalenia:

1. W trakcie badania zdarzenia nie potwierdziło się aby załoga śmigłowca SPHPY nie wykonywała poleceń Kontrolera TWR, i że śmigłowiec samodzielnie zaparkował na stanowisku 88.
2. Śmigłowiec otrzymał zgodę od Kontrolera na oczekiwanie w pobliżu skrzyżowania dróg do kołowania „A” i „W” z włączonym silnikiem w oczekiwaniu na przebazowanie za „FOLLOW” na stanowisko 33, co też uczynił.
3. Miejsce, które załoga śmigłowca wybrała na oczekiwanie można uznać za pobliże skrzyżowania dróg „A” i „W”. Stanowisko 88 na płycie PPS1 to stanowisko które „sąsiaduje” z tym skrzyżowaniem.
4. Koordynator Ruchu Naziemnego „FOLLOW” potraktował to mylnie jako samodzielne definitywne zaparkowanie mimo, że śmigłowiec pozostawał w oczekiwaniu na dalsze instrukcje z pracującym silnikiem.
5. Sytuację zakończyło potwierdzenie Koordynatora „FOLLOW”, że śmigłowiec nr 2 może już tak pozostać, po którym Kontroler TWR zezwolił załodze śmigłowca na wyłączenie silnika.

Wnioski wynikające ze zdarzenia:

1. Główną przyczyną powstania zdarzenia był brak rozeznania, co do zajętych miejsc postojowych i przydzielanie ich kolejno lądującym śmigłowcom. Miejsce lądowania na progu RWY 15 wybrano właśnie pod kątem przydzielonych parkingów na płycie PPS1.
2. Przydzielanie zajętych miejsc postojowych powoduje nieporozumienia, wywołuje nieprzewidziane problemy i powinien być przez Służby Portu Lotniczego EPWA potraktowany jako problem "szczególnej troski".
3. Do powstania zdarzenia przyczyniły się też spóźnione, a co za tym poszło chaotyczne uzgodnienia między "Koordynacją", odpowiedzialną za przydzielanie miejsc postojowych, Koordynatorem Ruchu Naziemnego "FOLLOW" oraz TWR EPWA.
4. Badaniem Zdarzenia powinien zająć się Dział Bezpieczeństwa Portu Lotniczego EPWA i określić czy oraz w jakim stopniu naruszone zostały przepisy.
5. Wydaje się zasadne umieszczenie w INOP TWR EPWA zapisu o statusie jednostki Portu Lotniczego popularnie nazywanej "Koordynacja". W obecnym stanie dokumentacja TWR nie posiada żadnej wzmianki o statusie w/w organu portowego z którym na bieżąco TWR współpracuje i od którego zależy przydzielanie miejsc postojowych dla statków powietrznych parkujących na lotnisku EPWA.

Przyczyny incydentu lotniczego:

1. Brak rozeznania, co do zajętych miejsc postojowych.
2. Spóźnione uzgodnienia między "Koordynacją", odpowiedzialną za przydzielanie miejsc postojowych, Koordynatorem Ruchu Naziemnego "FOLLOW" oraz TWR EPWA.
3. Błędy w pracy ATM.

Działania podjęte przez podmiot badający:

1. Przekazać raport końcowy oraz zebrane materiały do Portu Lotniczego Warszawa/Okęcie w celu przeanalizowania potrzeby dalszego ewentualnego badania zdarzenia z punktu widzenia służb lotniskowych AD EPWA.
2. Przekazać raport końcowy oraz zebrane materiały do Działu Kontroli Lotniska Warszawa w celu przeanalizowania zapisów INOP TWR EPWA zawierających procedury współpracy z „Koordynacją PPL” oraz wprowadzenia ewentualnych zmian.
3. Zespół badania zdarzeń poinformuje zgłaszającego zdarzenie kontrolera ruchu lotniczego o zakończeniu badania zdarzenia

Komisja sformułowała **zalecenie dotyczące bezpieczeństwa:**

Zarządzający lotniskiem:

Przeanalizować Raport końcowy oraz materiały otrzymane od organ zarządzania przestrzenią powietrzną w celu:

- weryfikacji obowiązujących procedur uzgadniania i przydzielania miejsc postojowych,
- postępowania personelu odpowiedzialnego za koordynację i przydzielanie miejsc postojowych.

Nadzorujący badanie

mgr inż. Bogdan Fydrych *podpis na oryginale*