



UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 16 lipca 2014 roku, przedstawionych przez organ zarządzania przestrzenią powietrzną informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego samolotu Bombardier Canadair Regional Jet (CRJ9), które wydarzyło się w dniu 9 maja 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 uchylającego dyrektywę 94/56/WE¹**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Zdarzenie na polu manewrowym lotniska EPWA o godz. 07:15 UTC. Samolot CRJ9 kołujący drogami TWY A i TWY D do RWY 15 skręcił w TWY S2. Samolot został zatrzymany przez kontrolera TWR na początku TWY S2, następnie zajął RWY 15, zwolnił go w TWY O po czym pokołował ponownie do RWY 15 przez TWY A, S3 i D. Załoga CRJ9 tłumaczyła, że według jej oceny z TWY A3 nie było przejazdu do RWY 15 ze względu na budowę.

ZEBRANE MATERIAŁY

1. Raport Supervisora ATM z wpisem Kontrolera TWR EPWA.
2. Nagrania audio z systemu Ricochet.
3. Nagrania video z radaru lotniskowego.
4. Zgłoszenie zdarzenia lotniczego do PKBWL i kwalifikacja tego zdarzenia do badania.
5. Istotne fragmenty AIP Polska.

FAKTY

Godz. 07:16:26 - KRL GND - CRJ9 taxi to the right, Alpha, S3 and Delta to the holding point RWY15.

Godz. 07:17:55 - CRJ9- Right A3, D, holding point 15,

KRL GND - po stwierdzeniu, że CRJ9 wjechał w jednokierunkową drogę S2 „pod prąd”:

„.... HOLD POSITION”

CRJ9 potwierdził prawidłowo i zatrzymał się.

Godz. 07:19:19 CRJ9 - may we line up via backtrack?

KRL GND - Negative, CRJ9 you were instructed via Alpha and Sierra 3 and Delta. Now you are on Sierra 2 which is one-way taxiway after landing on runway 33.

CRJ9 - Ok, what can we do now?

KRL GND - CRJ9, hold position, I will call you back within one minute.

CRJ9 just the question, there is constriction work on the right in side of us, is that correct?

KRL GND - Affirm, but there is taxiway Alpha than S3 and Delta to holding point. And you supposed to taxi that way. Standby, please, I will coordinated with a Duty Officer.

¹ Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

Następnie nastąpiło tłumaczenie załogi CRJ9, że z ich perspektywy widzenia wyglądało to tak, że nie można było kołować zgodnie z wydanym zezwoleniem i dlatego pokołowali przez S2.

Godz. 07:21:10 KRL GND przesłał CRJ9 na częstotliwość TWR EPWA.

KRL TWR-ADC EPWA w porozumieniu z DOP skierowała CRJ9 z S2 przez RWY 15 do TWY O, a następnie ponownie na TWY A3, S3, D do zajęcia pozycji startowej RWY15.

Godz.07:22:31 Pozycja samolotu CRJ9, w której załoga zapytała się czy są szanse z tego miejsca wykonać „backtrack” do startu z RWY 15. KRL TWR-ADC nie zgodził się na to twierdząc, że zezwolenie jakie wydał jest jedynym możliwym do zaakceptowania.

Godz. 07:24:04 Załoga CRJ9 wyjaśniła TWR EPWA, że z pozycji stanowiska 35 wyglądało to tak, że droga A4 i S3 są zamknięte z powodu prac budowlanych. TWR EPWA poinformowała, że przekaze wyjaśnienia załogi CRJ9.

Godz.07:27:00 CRJ9 wystartował z RWY 15 od skrzyżowania z TWY Delta.

USTALENIA

Załoga samolotu wykołowała bez zezwolenia w jednokierunkową drogę S2 przeznaczoną do szybkiego skołowania z RWY 33 w przeciwnym kierunku czyli od TWY A.

Wjazd w TWY S2 od strony przeciwnej niż RWY 33 zabezpieczony jest świetlnym, na stałe włączonym „stop-barem” oraz pionowym oznakowaniem „NO ENTRY”. Dlatego też nie znajdują potwierdzenia wyjaśnienia załogi, że pokołowała tak bo wydawało się jej, że innej możliwości nie było. Wszelkie wątpliwości załoga powinna rozstrzygnąć i zgłosić przed podjęciem decyzji o niezastosowaniu się do polecenia organu kontroli ruchu lotniczego niż samodzielnie nie stosować się do potwierdzonej instrukcji kołowania.

Nie stwierdzono błędów w pracy ATM.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Nie zastosowanie się załogi samolotu CRJ9 do otrzymanej i prawidłowo potwierdzonej instrukcji kołowania.

Działania podjęte przez podmiot badający:

1. Przekazać raport końcowy oraz zebrane materiały do Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie w celu przeanalizowania potrzeby zmiany/uzupełnienia oznakowania terenu prowadzonych prac budowlanych oraz dostępności dróg kołowania A4 i S3 (zgłoszone uwagi załogi samolotu)
2. Zespół Badania Zdarzeń ATM poinformuje zainteresowanego kontrolera ruchu lotniczego o zakończeniu badania zdarzenia.

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale

