



Dot. incydentu nr: 733/14

UCHWAŁA PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 8 października 2014 roku, przedstawionych przez organ zarządzania przestrzenią powietrzną informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego z udziałem samolotu Airbus A319 (A319), które wydarzyło się w dniu 29 maja 2014 r. w przestrzeni powietrznej CTR lotniska 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:

Podczas praktyki na stanowisku kontrolera TWR EPWA, załoga A319 otrzymała zgodę na natychmiastowy start z RWY29, ze względu na dolatujący do 3NM od RWY33 E170. Załoga A319 potwierdziła zgodę. Po chwili wobec braku widocznego ruchu samolotu A319 i ze względu na podchodzący do lądowania E170 na RWY33 instruktor OJT przejął kontrolę i wycofał zgodę na start dla A319. Samolot A319 powoli jednak ruszył, nie zatrzymał się i kontynuował rozbieg. Instruktor OJT w celu uniknięcia gwałtownego hamowania z możliwością zatrzymania rozbiegu A319 zbyt blisko RWY33 nie przerwał rozbiegu. W chwili przecinania skrzyżowania RWY33 i RWY29 przez A319 podchodzący E170 znajdował się 1NM od progu RWY33.

ZEBRANE MATERIAŁY

1. Zgłoszenie zdarzenia ATM nr ABI-6622-516/14.
2. Raport Supervisora ATM.
3. Log P21- A319 w dniu 29-05-2014 r.
4. Log P21- E170 w dniu 29-05-2014 r.

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

5. Trajektorie E170 i A319.
6. Nagranie tła TWR.
7. Film lotniskowy TWR.
8. Nagranie korespondencji radiowej DEL, TWR, APP.
9. Klip video Pos 29 SDD.
10. Karta Oceny Praktyki.
11. Dzienny Rozkład Pracy TWR EPWA.
12. Harmonogram pracy TWR Maj 2014 r.
13. ASR Report A319.

FAKTY

- 14:04:08 - A319 zgłasza się na częstotliwości TWR informując KRL TWR, że zbliża się do TWY A4.
- 14:04:10 - KRL TWR nakazuje A319 zatrzymanie się przed RWY 29.
- 14:04:58 - KRL TWR zezwala A319 na zajęcie, back-track RWY 29 i zgłoszenie gotowości do startu.
- 14:06:23 - E170 zgłasza KRL TWR ustabilizowanie ILS RWY 33.
- 14:07:42 - A319 zgłasza gotowość do startu. KRL TWR z wydaniem zezwolenia na start czeka, aż lądujący na RWY33 samolot minie skrzyżowanie dróg startowych.
- 14:07:57 - KRL TWR wydaje A319 zgodę na natychmiastowy start z RWY 29 i w powietrzu łączność z APP 128,8 (podchodzący E170 ma ok. 3NM do progu RWY33).
- 14:08:18- OJT KRL TWR kasuje A319 zgodę na start, której załoga A319 nie potwierdza i rozpoczyna start z RWY 29.
- 14:08:55 – E170 dostaje zgodę na lądowanie RWY 33 (około 1NM od progu RWY33).
- 14:09:21 - OJT KRL TWR pyta załogę innego samolotu oczekującego przed RWY 29, czy słyszeli transmisję do A319 anulującą jego zgodę na start. Załoga potwierdza, że słyszeli tą transmisję.
- 14:10:19 - E170 dostaje instrukcję zwolnienia RWY 33 w prawo w TWY S1 i przejście na łączność z GND 121,9.
- 14:11:36 - OJT KRL TWR dzwoni do KRL APP , aby zapytał A319 czy słyszał anulowanie zgody na start.
- 14:15:30 - A319 zgłasza się na częstotliwości DEL, gdzie w rozmowie z krl wyjaśnia, że po zezwoleniu na start załoga nie usłyszała polecenia anulowania startu.

USTALENIA

1. 29.05.2014 r. w czasie wystąpienia zdarzenia na stanowisku TWR odbywała się praktyka (19 godz. na stanowisku TWR), która została omówiona z praktykantem.
2. Natężenie ruchu i stopień trudności- średni (informacje zawarte w Karcie Oceny Praktyki).
3. Kołowania do startu z RWY 29 odbywają się po aktywnym pasie z wykorzystaniem manewru back-track z powodu zamknięcia TWY E2 pomiędzy TWY M2 i TWY N2.
4. Praktykant KRL TWR na podstawie obserwacji odległości i prędkości podchodzącego do lądowania na RWY 33 E170 wydał zgodę na natychmiastowy start A319 z RWY 29. Zgoda na start A319 była zgodna z warunkami określonymi w pkt 2.5.17.1 INOP TWR Warszawa. KRL nie upewnił się jednak wcześniej, czy załoga A319 jest gotowa do wykonania takiego startu i nie podał informacji o podchodzącym do lądowania samolocie.
5. Załoga A319 potwierdziła przyjęcie zgody na natychmiastowy start.
6. OJT KRL TWR nie obserwując żadnego ruchu A319 (przez około 15 sekund), na jaki liczył po potwierdzeniu zgody na natychmiastowy start, anulował zgodę na start dla A319.
7. A319 nie potwierdził odebrania cofnięcia zgody na start i rozpoczyna rozbieg.
8. OJT KRL TWR na podstawie aktualnej sytuacji ruchowej uznał, iż najlepszym i najbezpieczniejszym rozwiązaniem będzie pozwolenie załodze A319 na wykonanie startu unikając ewentualnego zatrzymania zbyt blisko RWY 33 bądź też na skrzyżowaniu dróg startowych.
9. OJT KRL TWR dla sprawdzenia działania radiostacji i czy w momencie nadawania do A319 nie nałożyła się inna transmisja pyta załogę innego samolotu oczekującą przed RWY29, czy słyszała transmisję do A319 anulującą zgodę na start. Załoga potwierdza, że słyszała.
10. OJT KRL TWR prosi KRL APP, aby zapytał A319 czy słyszał anulowanie zgody na start, ten przesyła załogę A319 ponownie 118,3.
11. OJT KRL TWR próbuje wyjaśnić z załogą A319 zaistniałą sytuację, aby nie blokować częstotliwości TWR przesyła ją na częstotliwość DEL -121,6.
12. OJT KRL TWR po zakończeniu praktyki na stanowisku omówił ją szczegółowo z praktykantem.
13. Nie można jednoznacznie ustalić dlaczego załoga A319 nie słyszała transmisji KRL TWR anulującej zgodę na start. Można jedynie domniemywać, że:
 - załoga zajęta była procedurą do wykonania startu,
 - wystąpiła chwilowa usterka radiostacji samolotu.

Przyczyna incydentu lotniczego:

1. Nierozpoczęcie natychmiastowego startu przez załogę samolotu A319.
2. Błędy w pracy ATM.

Działania podjęte przez podmiot badający:

1. Przekazać raport końcowy i zebrane materiały do Działu Kontroli Lotniska Warszawa w celu:
 - a) omówienia zdarzenia z personelem OJT,
 - b) przekazania informacji zainteresowanemu praktykantowi/kontrolerowi o zakończeniu postępowania,
 - c) przeanalizowania potrzeby wyposażenia TWR EPWA w częstotliwość zapasową.
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 sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale