



Dot. incydentu nr: 1013/14

**UCHWAŁA
PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH**

Po rozpatrzeniu w dniu 27 listopada 2014 roku, przedstawionych przez organ zarządzania przestrzenią powietrzną oraz użytkownika samolotu Saab 340 (SF34) informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego z samolotem Boeinga 737-800 (B738), które wydarzyło się w dniu 7 lipca 2014 r. w przestrzeni powietrznej CTR/TMA lotniska Poznań – Ławica (EPPO), 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:

Zaniżenia separacji pomiędzy podchodzącym na VOR RWY10 samolotem B738 i wykonującym start samolotem SF34. Podchodzący na VOR RWY10 B738 na około 10NM zgłosił ustabilizowanie i został przesłany przez APP EPPO na częstotliwość TWR EPPO. Kontroler (KRL) TWR EPPO po uzgodnieniu z KRL APP EPPO startu SF34 z RWY10 przekazał załodze zezwolenie na start z RWY10 od TWY B. Po zajęciu drogi startowej przez SF34 KRL TWR EPPO zaobserwował, że zajął on drogę startową od TWY B i rozpoczął kołowanie w kierunku THR10. KRL TWR EPPO nie zareagował sądząc, że SF34 potrzebuje większego rozbiegu i za chwilę wykona backtrack. Po stwierdzeniu, że SF34, nie wykonuje obrotu i przyspiesza KRL TWR EPPO polecił SF34 potwierdzenie kierunku RWY do startu. Brak potwierdzenia, kontynuacja rozbiegu oraz szybkie oderwanie się spowodowały, że KRL TWR EPPO nie przerwał startu. Po starcie SF34 KRL TWR EPPO polecił załodze wykonanie natychmiastowego zakrętu w prawo ze względu na podchodzący na ten sam kierunek B738

FAKTY

19:25:18 - B738 zgłasza się na częstotliwości APP w schodzeniu do FL190 i prosi o dalsze zniżanie.

19:25:30 - KRL APP wydaje zgodę RYR93SL na zniżanie do FL100 i informuje, aby spodziewał się podejścia VOR RWY10.

19:29:05 - SF34 zgłasza się do KRL DEL po zgodę na lot do Warszawy i uruchomienie.

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

19:29:18 - KRL DEL przekazuje SF34 zgodę na lot do Warszawy z instrukcją odlotową z RWY10: kurs pasa wchodzenie do 6000 stóp.

19:30:15 - SF34 zgłasza KRL TWR gotowość do uruchomienia.

19:30:21 - KRL TWR wydaje SF34 zgodę na uruchomienie zgodnie z CTOT 19:28.

19:32:26 - KRL APP wydaje zgodę B738 na zniżanie do 2000 stóp i podejście VOR RWY10.

19:36:10 - KRL TWR informuje SF34, że próbował zrobić wydłużenie CTOT, ale system jest zawieszony i nie jest to możliwe. KRL TWR wątpi, aby SF34 zdążył wystartować w ciągu 1min. i chce wysłać depeszę opóźniającą start.

19:36:26 - SF34 potwierdza przyjęcie informacji.

19:36:30 - KRL TWR prosi o potwierdzenie załogi SF34, że akceptują zrobienie opóźnienia.

19:36:31 - SF34 pyta, czy mogliby wystartować po krótkim kołowaniu z RWY28.

19:36:36 - KRL TWR odpowiada, że ma teraz podchodzącego na RWY28 (w tle słyhać do RWY10), chyba że wystarczy dystans od TWY B. Nie padło tu określenie o który pas chodzi. Biorąc pod uwagę fakt że dystans z B w kierunku 10 jest za krótki załoga sądziła że chodzi o start z pasa 28 od TWY B i potwierdziła że dystans od TWY B jest wystarczający.

19:36:41 - SF34 potwierdza, że dystans od TWY B jest wystarczający do startu.

19:36:45 - KRL TWR pyta SF34, czy są w stanie wystartować w przeciągu 1,5min.

19:36:47- SF34 potwierdza i zgłasza gotowość do kołowania.

19:36:50 - KRL TWR wydaje zgodę na kołowanie TWY G i TWY B.

19:36:56 - KRL TWR informuje KRL APP, że SF34 będzie startował za 1min od "TWY B.

19:37:00 - B738 zgłasza KRL APP ustabilizowanie VOR RWY10.

19:37:07 - KRL APP przesyła B738 na częstotliwość TWR EPPO.

19:37:21 - B738 zgłasza KRL TWR 10NM VOR RWY10.

19:37:30 - KRL TWR nakazuje B738 kontynuowanie podejścia VOR RWY10 i informuje o planowanym starcie.

19:37:51 - KRL TWR prosi SF34 o potwierdzenie gotowości do startu.

19:37:54 - SF34 zgłasza gotowość.

19:37:58 - KRL TWR wydaje zgodę na zajęcie RWY10 z TWY B i start.

19:38:05 - KRL TWR kontynuuje transmisję do SF34, aby po starcie zgłosił się na częstotliwości APP EPPO. W tym samym czasie załoga SF34 powtarza zgodę na start. Transmisje nakładają się na siebie i KRL TWR prawdopodobnie z readbacku słyszy tylko callsign.

19:38:40 - KRL TWR nakazuje B738 redukcję prędkości do minimalnej prędkości końcowego podejścia.

19:38:54 - KRL TWR prosi SF34 o potwierdzenie, że startuje z RWY10.

19:38:58 - KRL TWR ponownie wywołuje SF34.

19:39:02 - SF34 odpowiada "negative".

19:39:03 - KRL TWR nakazuje SF34 natychmiastowy skręt w prawo.

19:39:06 - SF34 potwierdza instrukcję KRL TWR.

19:39:27 - KRL TWR nakazuje B738 kontynuowanie podejścia i spodziewanie się późnej zgody na lądowanie.

19:39:36 - SF34 zgłasza KRL TWR kurs północny.

19:39:40 - KRL TWR przesyła SF34 na częstotliwość APP EPPO.

19:39:49 - KRL TWR wydaje zgodę na lądowanie B738.

19:41:12 - lądowanie B738.

USTALENIA

1. Załoga SF34 zgłaszając się do operatora DEL po zgodę na lot do EPWA potwierdza odebranie informacji ATIS, w której podana jest informacja, że w użyciu jest RWY10. Od operatora DEL dostaje instrukcję odlotową z RWY10 - kurs pasa początkowe wchodzenie do 6000 stóp.
2. Podczas korespondencji KRL TWR z załogą SF34 dotyczącej startu z RWY28, KRL podaje nie właściwą RWY mówiąc, że ma akurat podchodzącego na RWY28, gdy w rzeczywistości B738 podchodzi na będący w użyciu RWY10.
3. KRL TWR wydaje zgodę załodze SF34 na zajęcie RWY10 z TWY B i start. Z odsłuchu zarejestrowanej korespondencji radiowej wynika, że KRL po wydaniu zgody na start z RWY10 na chwilę puszcza przycisk mikrofonu, po czym kontynuuje transmisję przesyłając SF34 po starcie na częstotliwość APP EPPO. W tym samym czasie zaczyna nadawać SF34, więc "druga" część transmisji KRL i readback SF34 są dla nich niesłyszalne. KRL po zakończeniu nadawania mógł usłyszeć w readbacku tylko callsign.
4. Załoga SF34 zajmuje RWY i kołuje w kierunku THR 10. KRL uznaje, że załoga chce przeokołować trochę po RWY28 i odwrócić się do startu z RWY10 dla zwiększenia dystansu do startu. Dla upewnienia się, że start będzie z RWY10 KRL prosi załogę SF34 o potwierdzenie, że start będzie z RWY 10. Załoga nie odpowiada. KRL ponownie wywołuje SF34, ta nie odpowiada i wykonuje start z RWY28. KRL nakazuje załodze SF34 natychmiastowy zakręt w prawo zapewniając bezpieczeństwo obu samolotom będących na jego częstotliwości.
5. W momencie pojawienia się echa SF34 odlatującego z kursem północnym na zobrażowaniu radarowym odległość między nim a podchodzącym na RWY10 B738 wynosiła 3,93NM.
6. Na podstawie odsłuchanej korespondencji można przypuszczać, że powodem startu SF34 z RWY28 była presja czasu (start w CTOT) i niedokładne słuchanie zezwoleń wydawanych przez KRL :
 - a) na pytanie KRL o akceptację wysłania opóźnienia, załoga proponuje "króciutkie" podkołowanie i start z RWY28.
 - b) KRL odmawia i sugerując się słowem "króciutkie" mówi: "chyba, że wystarczyłoby

wam z B" uważając, że mówią o kierunku startu z RWY10 od TWY B. KRL pyta załogę, czy są w stanie wystartować w przeciągu półtorej minuty i otrzymuje pozytywną odpowiedź.

- d) KRL wydaje zgodę na start dla SF34 z RWY10.
- e) załoga SF34 posiada instrukcję odlotową z RWY10.

Przyczyny incydentu lotniczego:

1. Błędy w pracy ATM – wydawanie niejednoznacznych instrukcji i zgód oraz nie egzekwowanie pełnych potwierdzeń (readback-ów).
2. Błędy w pracy załogi samolotu SF34 - brak pełnych potwierdzeń (readback-ów).

Okoliczności sprzyjające:

Utrata świadomości sytuacyjnej przez załogę SF34 w wyniku:

- a) presja czasu wywołana końcem CTOT co mogło spowodować brak koncentracji w odbiorze zezwoleń KRL.
- b) braku informacji o podchodzącym do lądowania samolocie na drodze startowej 10 (omyłkowa informacja o samolocie podchodzącym do lądowania na drodze startowej 28).
- c) wykonywania „before takeoff checklist” w czasie wymiany korespondencji pomiędzy TWR, a załogą samolotu B738.

Działania podjęte przez podmioty badające:

Organ zarządzania przestrzenią powietrzną

1. Przekazać raport końcowy oraz zebrane materiały do Terenowego Zespołu Kontroli Lotniska Poznań w celu zapoznania uczestniczącego w zdarzeniu kontrolera oraz personel TWR EPPO ze zdarzeniem wraz z omówieniem zaistniałych błędów.
2. Przekazać raport końcowy do operatora samolotu SF34.
3. Zespół badania Zdarzeń ATM przygotowuje informacje dla operatora samolotu B738 zawierającą ustalenia z badania zdarzenia

Użytkownik samolotu

4. Omówienie przebiegu i okoliczności zdarzenia wraz z innymi podobnymi zdarzeniami na najbliższym szkoleniu okresowym personelu latającego.

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale