



# PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Dot. zdarzenia nr: 735/13

## UCHWAŁA

**Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych**, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia: dr inż. Maciej Lasek

Członek Komisji: mgr inż. Bogdan Fydrych

Członek Komisji: mgr Tomasz Kuchciński

Członek Komisji: mgr inż. Jerzy Kędzierski

Członek Komisji: lic. Robert Ochwat

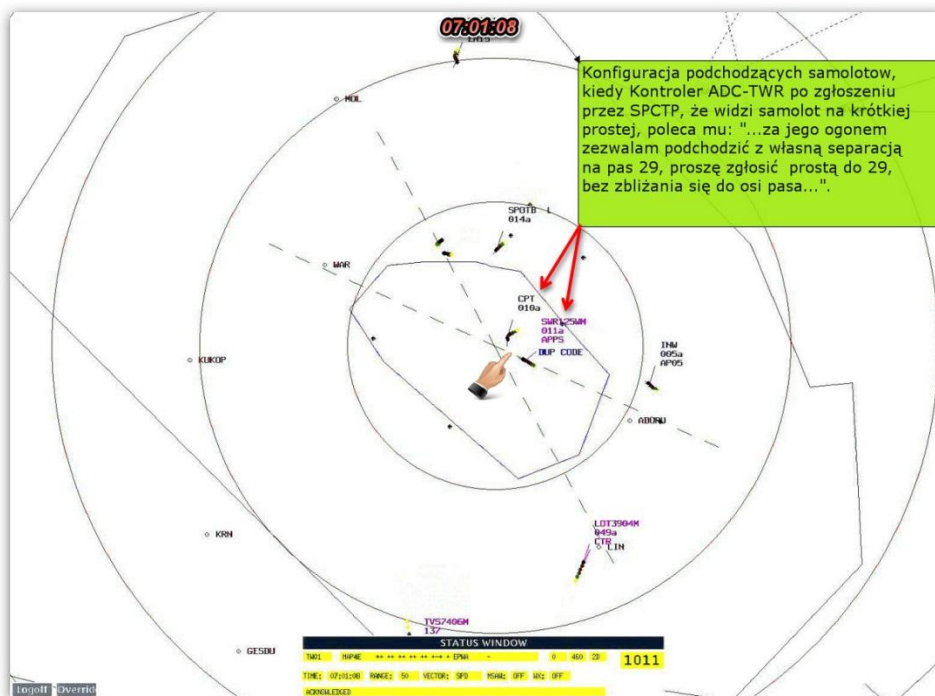
Członek Komisji: dr inż. Michał Cichoń

Członek Komisji: mgr inż. Edward Łojek

W dniu 26 marca 2014 roku, podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym okoliczności poważnego incydentu samolotu Cessna 182 oraz samolotu Avro RJ-100, który wydarzył się w dniu 04 czerwca 2013 roku 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 uznała przedstawione w raporcie informacje za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

### **Przebieg i okoliczności zdarzenia:**

Samolot C182 wykonywał lot VFR ze Świdnika do EPWA. Po zgłoszeniu się na łączność z TWR Warszawa otrzymał zgodę na wlot w CTR oraz kontynuowanie lotu do punktu ECHO bez zbliżania się do osi pasa 11/29. W tym samym czasie na podejściu na pas 29 ustabilizował się samolot Avro RJ-100, który otrzymał od Krl TWR zgodę na lądowanie oraz informację o ruchu VFR po wschodniej stronie lotniska. Pilot samolotu C182 po zgłoszeniu, że obserwuje samolot Avro RJ-100 na krótkiej prostej, otrzymał zgodę na podejście z własną separacją za poprzednikiem (rys.1).



Rys.1 Zobrazowanie pozycji statków powietrznych w fazie podejścia końcowego wg radaru ASR 9

Po przyziemieniu samolot Avro RJ-100 rozpoczął dobieg do drogi do kołowania D3, w którą miał opuścić drogę startową. W tym czasie podchodzący samolot Cessna 182 znajdował się około 500m od progu drogi startowej 29 i otrzymał od Krl TWR instrukcję hamowania lub wykonania orbity w celu umożliwienia opuszczenia pasa przez samolot AVRO RJ-100. Pilot samolotu Cessna 182 potwierdził, że wyhamuje i chwilę później przyziemił na pasie 29, gdzie jeszcze znajdował się samolot AVRO RJ-100 (rys.2).



Rys.2 Zobrazowanie pozycji statków powietrznych po przyziemieniu według radaru SMR.

**Przyczyna incydentu lotniczego:**

Lądowanie samolotu C182 bez zgody kontrolera ruchu lotniczego. Prowadzenie przez kontrolera ruchu lotniczego dwuznaczej, dwujęzycznej i niewłaściwej frazeologicznie korespondencji z samolotami.

**Podjęte działania profilaktyczne:**

Przekazano raport końcowy oraz zebrane materiały do ośrodka szkolenia lotniczego, celem wykorzystania podczas szkoleń dla kontrolerów ruchu lotniczego.

Przekazano raport końcowy oraz zebrane materiały do Działu Kontroli Lotniska w celu zapoznania zaangażowanego kontrolera z wynikami badania zdarzenia, a w szczególności:

- zalecić kontrolerom, aby przy lądowaniach na kierunku 29 kierowali się szczególną ostrożnością wobec ruchu VFR podchodzącego od punktu ECHO z powodu niewielkiej odległości między progiem pasa 29 a punktem ECHO;
- dla zwiększenia świadomości sytuacyjnej załóg statków powietrznych zalecić kontrolerom prowadzenie korespondencji w jednym języku;
- stosować w korespondencji radiowej standardową frazeologię;

**Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

**Nadzorujący badanie:**

Lic. Robert Ochwat    *podpis na oryginale*