



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Dot. zdarzenia nr: 1785/13

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia, Zastępca	
Przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Andrzej Pussak
Członek Komisji:	dr inż. Dariusz Frączak
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	mgr inż. Jerzy Kędziński
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	mgr inż. Ryszard Rutkowski
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych

W dniu 9 kwietnia 2014 roku, podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez organ zarządzania przestrzenią powietrzną badania zdarzenia lotniczego z udziałem samolotów: Airbus A320 (A320) i McDonnell Douglas (MD11), które wydarzyło się w dniu 7 listopada 2013 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 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:

Zanizenie do 4NM ustalonego na 7NM minimum odległości pomiędzy statkami powietrznymi ustabilizowanymi na podejściu do lądowania ILS RWY 33 w CAT II w EPWA. W zdarzeniu udział brały samoloty A320 (OTBD - EPWA) oraz MD11 (EDDK - EPWA). Drugi z podchodzących samolotów MD11 został odesłany przez kontrolera lotniska (KRL) na ponowne podejście do lądowania.

FAKTY

Zdarzenie wystąpiło podczas trudnych warunkach atmosferycznych na lotnisku EPWA i prowadzenia operacji CAT II.

Istotne fragmenty korespondencji:

Godz.05:05:47 - Kontroler organu zbliżania (APP) do MD11: "... continue descent altitude

3000 feet, cleared ILS approach runway 33, report established". Załoga potwierdziła prawidłowo.

Godz.05:08:15 – APP do MD11: "... reduce speed below 180 kts".

MD11: "...transmisja niezrozumiała....

APP: "thank you, established?".

MD11: "..established.."

APP: "..contact TWR 118,3, thank you, bye..".

MD11: brak potwierdzenia, cisza.

Godz.05:08:36 – MD11 zgłosił się na częstotliwości TWR: MD11, established ILS RWY33".

Kontroler TWR: "MD11, good morning, continue approach".

MD11: "Continue approach, MD11".

Godz.05:09:38 - W momencie gdy pierwszy lądujący samolot – A320 był nad progiem pasa, a MD11 był 4NM od niego.

Godz.05:10:39 - TWR: " MD11, GO-AROUND, I say again GO AROUND.."

MD11: " MD11, is going around.."

Godz.05:10:52 - TWR: MD11 contact Approach 128.8 MD11 potwierdził prawidłowo.

MD11 wylądował po kolejnym podejściu o godz. 05:25.

USTALENIA

1. Kontroler APP EPWA pierwszą i jedyną redukcję prędkości dla MD11 zastosował gdy obydwa samoloty znajdowały się na prostej i dzieliła je odległość 5NM, po czym przesłał MD11 na częstotliwość TWR EPWA. Redukcja ta nie była w stanie już zmienić drastycznie zaniżonej finalnie do 4NM odległości pomiędzy samolotami, co było bezpośrednim powodem konieczności wydania przez kontrolera TWR komendy: "GO-AROUND" dla MD11. W wyniku zdarzenia samolot MD11 lądował po ponownym podejściu i spędził dodatkowo ok. 14 minut w powietrzu.
2. LoA APP - TWR EPWA określa konieczną do wypracowania przez kontrolera APP minimalną odległość pomiędzy dwoma kolejno po sobie podchodzącymi samolotami na ten sam pas przy obowiązującej CAT II na 7NM.
3. W powyższym zdarzeniu Kontroler APP wypracował odległość 4NM pomiędzy A320 i MD11.
4. W trakcie analizowania zarejestrowanej korespondencji radiowej zarówno załoga MD11 jak i kontroler TWR nie stosowali obowiązującej frazeologii lotniczej - pomijanie znaków wywoławczych.

Przyczyny incydentu lotniczego:

Błędy w pracy ATM (czynniki ludzkie) - nie zastosowanie względem podchodzącego samolotu MD11 redukcji prędkości co spowodowało zniżenie odległości do poprzedzającego go samolotu A320.

Działania podjęte przez podmiot badający:

1. Przekazać raport końcowy i zebrane materiały do Działu Kontroli Zbliżania Warszawa w celu zapoznania uczestniczącego kontrolera APP EPWA z wynikami badania zdarzenia wraz z omówieniem popełnionych błędów.
2. Zespół Badania Zdarzeń ATM poinformuje zgłaszającego zdarzenie kontrolera TWR EPWA o zakończeniu postępowania oraz jego ustaleniach.

Komisja sformułowała **zalecenie dotyczące bezpieczeństwa:**

Organ zarządzania przestrzenią powietrzną

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.

Nadzorujący badanie

mgr inż. Bogdan Fydrych *podpis na oryginale*