



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Dot. zdarzenia nr: 1985/13

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia, Przewodniczący Komisji:	dr inż. Maciej Lasek
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	mgr inż. Ryszard Rutkowski
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych

W dniu 19 marca 2014 roku, podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez organ zarządzania przestrzenią powietrzną badania zdarzenia lotniczego z udziałem samolotów: Boeing 737-800 (B738) i Airbus A320 (A320), które wydarzyło się w dniu 16 maja 2013 r. w przestrzeni powietrznej strefy kontroli lotnika 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:

Zdarzenie zostało zauważone w trakcie badania zdarzenia nr PKBWL: 631/13 i nie był wcześniej raportowane.

O godz. 19:28:04 (wszystkie czasy UTC) samolot B738 otrzymał warunkową zgodę na zajęcie drogi startowej 11 (RWY11) za lądującym samolotem. Kolejnym podchodzącym samolotem na RWY11 pas 11 był A320.

Pomiędzy godziną 19:28:18 (powtórzenie zezwolenia przez B738), a 19:30:55 (opuszczenie RWY11 przez samolot Boeing 737-300) uczestnika incydent „Runway Incursion” – badanie PKBWL nr: 631/13.

Godz. 19:31:02 B738 otrzymał zgodę na start (z podkreśleniem natychmiast „immediate”) wraz z informacją, że podchodzący do lądowania samolot A320 znajduje się 2NM do RWY11.

Godz. 19:31:51 A320 otrzymał zgodę na lądowanie na bardzo krótkiej prostej (ok. 0,5NM). B738 był w tym momencie w fazie odrywania się od pasa.

USTALENIA

W trakcie badania zdarzenia związanego z wystąpieniem „Runway Incursion” okazało się, że w chwilę po tym incydencie nastąpił kolejny (już przez nikogo niezareportowany) incydent, polegający na zaniżeniu separacji pomiędzy samolotem startującym i lądującym RWY11.

Obydwa zdarzenia są ze sobą ściśle powiązane. Przyczyną nie wydania w odpowiednim czasie zezwolenia na start dla stojącego na progu RWY11 B738 była konieczność zwalniania pasa przez inny samolot (B733), który chwilę wcześniej spowodował incydent „Runway Incursion”.

Po zwolnieniu RWY11 przez B733 wydanie zezwolenia na start B738, w sytuacji gdy podchodzący A320 miał 2NM należy uznać za nieprawidłowe.

Na zrzucie radarowym jest wyraźnie widoczne, że obydwa samoloty B738 i A320 znajdują się jednocześnie w obrysie jednego pasa i to nawet w zakresie ok. 70% jego długości.

Przepisy określające wymaganą w takiej sytuacji separację zawarte są w:

1) INOP Warszawa TWR

2.5.19.2 Kontroler ADC może wydać zezwolenie na lądowanie podchodzącemu statkowi powietrznemu w sytuacji, kiedy RWY jest jeszcze zajęty, jeżeli istnieje uzasadniona pewność, że w chwili mijania progu RWY przez ten statek, poprzedzający go, odlatujący statek powietrzny wystartuje lub wszystkie uprzednio lądujące statki powietrzne zwolnią RWY w użyciu.

Wydanie takiego zezwolenia jest działaniem wyjątkowym i kontroler ADC może je wydać przy widzialności nie mniejszej niż 2 km.

Zezwolenie takie nie może być wydane statkowi powietrznemu, dopóki poprzedzający go, lądujący statek powietrzny nie minie progu RWY w użyciu.

2) Rozdziale 7 (Procedury dla służby kontroli lotniska) dokumentu „Zarządzanie Ruchem Lotniczym (PL- 4444)”.

7.10. KONTROLA PRZYLATUJĄCYCH STATKÓW POWIETRZNYCH

7.10.1.

Separacje dla statków powietrznych lądujących i poprzedzających lądowanie oraz odlatujących statków powietrznych korzystających z tej samej drogi startowej

Z wyjątkiem przypadków omawianych w pkt 7.10 i w rozdziale 5, pkt 5.8., lądujący statek powietrzny nie powinien otrzymać zezwolenia na minięcie progu drogi startowej podczas swego podejścia końcowego, dopóki poprzedzający go odlatujący statek powietrzny nie minie końca drogi startowej w użyciu lub też nie rozpocznie zakrętu albo dopóki wszystkie uprzednio lądujące statki powietrzne nie zwolnią drogi startowej w użyciu.

7.10.2. Zezwolenie na lądowanie

Statek powietrzny może otrzymać zezwolenie na wykonanie lądowania, gdy istnieje uzasadniona pewność, że separacja podana w pkt 7.9.1. lub inna, ustalona na podstawie pkt 7.10., będzie zachowana w chwili mijania progu drogi startowej przez ten statek i pod warunkiem, że zezwolenie takie nie będzie wydane, dopóki poprzedzający go, lądujący statek powietrzny nie minie progu

drogi startowej. Dla zmniejszenia potencjalnego ryzyka nieporozumienia, zezwolenie na lądowanie powinno zawierać oznacznik drogi startowej.

WNIOSKI WYNIKAJĄCE ZE ZDARZENIA

Kontroler TWR, jeśli doszło już do opisanej sytuacji, aby spełnić wymagania określone w przepisach, powinien zatrzymać startującego B738 na drodze startowej, zaś lądującemu A320 przerwać podejście.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Błędy w pracy ATM, które doprowadziły do naruszenia separacji.

Działania podjęte przez podmiot badający:

1. Przekazać raport końcowy i zebrane materiały do Działu Kontroli Lotniska Warszawa w celu zapoznania KRL z wynikami badania zdarzenia wraz z omówieniem popełnionych błędów (zapewnianie separacji pomiędzy lądującymi i startującymi statkami powietrznymi, raportowanie zdarzeń).
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.

Komisja nie sformułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa:**

Nadzorujący badanie

mgr inż. Bogdan Fydrych *podpis na oryginale*