



RAPORT KOŃCOWY

postępowania nr: **ABI-6622-122/08**

Formularz
F04-PP-ABIK-01

Strona 1 z 3

Wydanie
00/2008-03-10

„The sole objective of the investigation of an accident or incident shall be the prevention of accident and incident. It is not the purpose of this activity to apportion blame or liability”
Annex 13 ICAO

I. PODSTAWOWE INFORMACJE

Data zdarzenia:	Godzina zdarzenia:	Miejsce zdarzenia:	Charakter zdarzenia:
2008-04-16	07:09 UTC	CTR EPWA	Przerwane podejścia do lądowania na pas 29 a/c N527DM oraz FIN741X z powodu obecności innych a/c na pasie.

II. ZEBRANE MATERIAŁY

Nagrania korespondencji z kanału VCS KRL TWR (ścieżka nr 31) i KRL APPS (ścieżka nr 37), nagranie zobrazowania radarowego ze wskaźnika AMS200+ oraz ze wskaźnika radaru lotniskowego, raport SUP TWR, plany lotu, informacja ATIS, NOTAM.

III. FAKTY

Przerwanie podejścia a/c N527DM:

A/c LOT3806 podchodził do lądowania na pasie 29. Gdy a/c LOT3806 mijal próg pasa 29, kontrolerka TWR wydała zgodę na zajęcie pasa dla mającego startować a/c LOT331 (godz.06:50:54). Kolejny podchodzący do lądowania a/c - N527DM - znajdował się w tym momencie 6 NM od progu pasa, a jego prędkość wynosiła 234 kt. A/c LOT3806 opuścił pas 29 o godz. 06:51:46, a kontrolerka TWR, oceniając że stojący na pasie LOT331 nie zdąży wystartować przed lądowaniem rozpedzonego N527DM, przerwała podejście podchodzącego N527DM (godz. 06:51:52). W momencie przerwania podejścia N527DM znajdował się 2,5 NM od progu pasa 29 na wysokości 1500ft (QNH) i poruszał się z prędkością 212 kt.

Przerwanie podejścia a/c FIN741X:

Do lądowania na pasie 29 podchodził a/c DAT4T, za nim w kolejce podchodził a/c FIN741X. Do startu szykował się a/c CSA77E. Gdy DAT4T był 0,5 NM od progu pasa 29, CSA77E dostał warunkową zgodę na zajęcie pasa po lądującym. Kiedy DAT4T znajdował się nad progiem pasa, podchodzący FIN741X znajdował się w odległości 6 NM, a jego prędkość wynosiła 184 kt. O godz. 07:09:00 a/c CSA77E sprawnie zajął pas. O godz. 07:09:19 kontrolerka TWR przerwała podejście FIN741X. FIN741X znajdował się w tym momencie 4 NM od progu pasa 29 na wysokości 1800 ft (QNH) i leciał z prędkością 156 kt. DAT4T opuścił pas o godzinie 07:09:42, gdy FIN741X znajdował się w odległości 3 NM od progu pasa (prędkość 147 kts).

IV. USTALENIA

W opisanych przypadkach przerwania podejścia brała udział ta sama kontrolerka TWR oraz dwóch różnych kontrolerów DIR. Do zaistnienia obydwu incydentów przyczynili się zarówno: kontrolerka TWR, kontrolerzy DIR oraz załogi samolotów N527DM (szczególnie) i FIN741X.

Kontrolerka TWR niewłaściwie oceniła odległości i prędkości samolotów podchodzących, w wyniku czego wpuściła na pas samoloty do startu (LOT331 i CSA77E), które nie dość że nie mogły same wystartować to ich obecność na pasie wymusiła przerwanie podejść (N527DM i FIN741X).

Kontrolerzy DIR zaniżyli zalecane dla operacji przemiennych na jednym pasie odległości między podchodzącymi kolejno samolotami (tylko 6 NM, zaś w INOP-ie APP zakłada się 7 NM) i niedostatecznie reagowali na zbyt dużą prędkość podchodzących samolotów (w przypadku przerwania podejścia a.c N527DM brak reakcji w ogóle).

Załogi samolotów nie zastosowały się do opublikowanych w procedurach podejść redukcji prędkości a narzucane przez kontrolera redukcje wykonywały bardzo opieszale (FIN741X).

V. KWALIFIKACJA ZDARZENIA

Klasyfikacja Działu ATM/CNS określa, że zdarzenie było **incydentem w ruchu lotniczym. Polegało na potencjalnym zagrożeniu niebezpiecznym - odstępstwo a/c od stosownej opublikowanej procedury.**

Stwierdzono błędy w pracy ATM.

Na podstawie przepisów „ESARR 2 Składanie meldunków oraz rozpatrywanie nieprawidłowości w ruchu lotniczym” (Dz. Urz. ULC Nr 5, poz. 27).

UWAGA: w przypadku zakwalifikowania zdarzenia jako incydent w ruchu lotniczym należy wypełnić punkt VI.



RAPORT KOŃCOWY

postępowania nr: **ABI-6622-122/08**

Formularz
F04-PP-ABIK-01

Strona 2 z 3

Wydanie
00/2008-03-10

VI. DANE O FAKTACH / POZIOMIE ZAGROŻENIA / PRZYCZYNACH (zgodnie z ESARR 2)

1. Fakty:

Liczba stat. pow. uczest. w zdarzeniu	Czy brały udział pojazdy?		Czy brały udział osoby?		Czy brały udział zwierzęta?		Organy ATS	Miesiąc zdarzeni	Liczba rannych ze skutkiem śmiertelnym	Liczba poważnie rannych
	Tak	Nie	Tak	Nie	Tak	Nie				
2	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	TWR EPWA	4	Nie dotyczy	

Dane dotyczące poszczególnych statków powietrznych

Rodzaj informacji	Statek pow. 1 (rejs N527DM)	Statek pow. 2 (rejs FIN741X)
Uszkodzenia statku powietrznego	Nie dotyczy	
Typ statku powietrznego	PC12	B462
Rodzaj wykonywanego lotu	Lotnictwo ogólne	Rozkładowy
Rodzaj lotu (GAT, OAT)	GAT	GAT
Faza lotu (od kołowania do lądowania)	Podejście końcowe	Podejście końcowe
Przepisy wykonywania lotu (VFR, IFR)	IFR	IFR
Rodzaj zapewnianej służby ATM	TWR EPWA	TWR EPWA
Klasa przestrzeni powietrznej	C	C
Inne rodzaje przestrzeni (D, P, R)	---	---
Rodzaj zgłoszenia (Airprox, Acas, inne)	inne raport TWR	inne raport TWR
Rodzaj systemu monitorującego	---	---

2. Poziom zagrożenia:

Waga zagrożenia: kod: C
def.: Znaczący incydent.

Częstotliwość występowania: kod: 3
def.: Sporadycznie.

Uwaga: otwórz plik kalkulator.xls dostępny na
„Inspekcja-c125”:
ABIK_ogolny
Kalkulatory.

UWAGA: w przypadku zakwalifikowania zdarzenia jako niebezpieczne zbliżenie (patrz punkt V) zgodnie z pkt. XXX XXX PL-4444 należy określić stopień ryzyka niebezpiecznego zbliżenia.

- ryzyko kolizji - bezpieczeństwo nie zapewnione - brak ryzyka kolizji - zagrożenia nie określono

3. Udział elem. naziemnego syst. ATM:

- bezpośredni

- pośredni

- bez wpływu ATM*)

*) w sytuacji gdy element naziemny systemu ATM nie miał wpływu na zdarzenie

4. Przyczyny

Kategoria	Rodzaj
Personel ATM	Fizyczne/fizjologiczne/psychosocjalne
Inne: Załoga samolotu	Inne: redukcja prędkości
wpisz kategorię przyczyn	wpisz szczegóły
wpisz kategorię przyczyn	wpisz szczegóły
wpisz kategorię przyczyn	wpisz szczegóły
wpisz kategorię przyczyn	wpisz szczegóły
wpisz kategorię przyczyn	wpisz szczegóły
wpisz kategorię przyczyn	wpisz szczegóły

VII. PROPOZYCJE WNIOSKÓW

Treść wniosku

- Zapoznać personel TWR i APP ze szczegółami dotyczącymi zdarzenia w kontekście pracy w sytuacjach wynikających z naprzemiennych operacji startów i lądowań na jednym pasie.
- Rozważyć modyfikację sposobu porozumiewania się wieży ze zbliżaniem, tak aby w analogicznych sytuacjach kontroler TWR porozumiewał się z bezpośrednio odpowiedzialnym za wektorowanie samolotów do lądowania kontrolerem DIR.