



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 648/09

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych w składzie:

Zastępca Przewodniczącego Komisji (prowadzący): dr inż. Maciej Lasek

Członek Komisji: dr inż. Stanisław Żurkowski

Członek Komisji: mgr inż. Bogdan Fydrych

Członek Komisji: mgr inż. Jerzy Kędzierski

Członek Komisji: mgr inż. Jacek Jaworski

Członek Komisji: mgr inż. Ryszard Rutkowski

Członek Komisji: dr n. med. Jacek Rożyński

Członek Komisji: mgr inż. pil. Waldemar Targalski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 25 marca 2010 roku, przedstawionych przez kierującego zespołem badawczym PKBWL wyników prowadzonego badania zdarzenia lotniczego dotyczącego niebezpiecznego zbliżenia statków powietrznych C172N i C525, które miało miejsce w CTR EPWA w dnia 12 sierpnia 2009 roku, **działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2006 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.)**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała badanie za zakończone i ustaliła, że:

Przyczynami zaistnienia poważnego incydentu lotniczego były:

1. Utrata przez załogę szczegółowej orientacji geograficznej i niezamierzony wlot samolotu SP-ENS w przestrzeń kontrolowaną CTR Warszawa-Okęcie.
2. Niestaranne pełnienie służby informacji powietrznej przez informatora FIS Warszawa, sektor Okęcie w godzinach od 07:55 do 08:12.
3. Wydanie przez kontrolera ruchu lotniczego TWR Warszawa-Okęcie zgody na start dla BZA-232, bez przeprowadzenia właściwej analizy sytuacji ruchowej co doprowadziło do sytuacji konfliktowej z SP-ENS.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu incydentu były:

1. Brak pełnego i właściwego wykorzystania przez załogę wyposażenia radionawigacyjnego znajdującego się na pokładzie samolotu Cessna-172N.
2. Niewłaściwe uzgodnienie wskazań żyrobosoli.
3. Rutynowe, w tym locie, podejście pilota-instruktora do wykonywania swoich obowiązków.
4. Niedokładne przekazanie i przyjęcie stanowiska operacyjnego przez informatorów służby informacji powietrznej FIS Warszawa, sektor Okęcie około godziny 07:55.
5. Niewłaściwa współpraca i koordynacja działań pomiędzy informatorem FIS i kontrolerami APP oraz TWR.
6. Brak wykorzystania informacji zobrazowania radarowego ze wskaźnika RCW przez kontrolera TWR (w celu oceny aktualnej sytuacji ruchowej) przed wydaniem zezwolenia na start dla BZA-232.
7. Jednoczesna zmiana (w tym samym czasie) personelu na wszystkich stanowiskach operacyjnych zarówno kontrolerów ruchu lotniczego jak i informatorów FIS.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami proponuje wprowadzenie następujących zaleceń profilaktycznych:

Aeroklub „Orląt”:

1. Przeprowadzić szkolenie z personelem latającym na temat praktycznego wykorzystania w locie wszystkich dostępnych przyrządów nawigacyjnych będących na wyposażeniu statku powietrznego wraz z ich ograniczeniami eksploatacyjnymi.
2. Przed rozpoczęciem sezonu lotniczego przypomnieć pilotom czynności podejmowane przez załogę w przypadku utraty orientacji geograficznej.
3. Zapoznać ze zdarzeniem całość personelu latającego.

Do: Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej:

Zalecenie numer: 2010-010

1. Ujednolicić w „Instrukcji Operacyjnej FIS Okęcie” nazewnictwo tego sektora.

O podjętych działaniach poinformować Komisję w ciągu **30 dni** od daty otrzymania niniejszej Uchwały.

Zalecenie numer: 2010-011

2. Doprecyzować zakres używania w sprawowaniu kontroli ruchu lotniczego wskaźnika RCW przez kontrolera TWR lotniska Warszawa Okęcie.

O podjętych działaniach poinformować Komisję w ciągu **90 dni** od daty otrzymania niniejszej Uchwały.

Zalecenie numer: 2010-012

3. Rozważyć możliwość przeszkolenia kontrolerów TWR w zakresie wykorzystania wskaźnika RCW do koordynacji działań w przypadku wystąpienia sytuacji niebezpiecznej lub naruszenia przepisów ruchu lotniczego w ich rejonie odpowiedzialności.

O podjętych działaniach poinformować Komisję w ciągu **90 dni** od daty otrzymania niniejszej Uchwały.

Zalecenie numer: 2010-013

4. Na najbliższych szkoleniach odświeżających kontrolerów TWR przeprowadzić zajęcia dotyczące obowiązku wykorzystywania wskaźnika RCW w celu właściwego sprawowania służby kontroli ruchu lotniczego w podległym sektorze odpowiedzialności. Powyższy zapis zawrzeć w Instrukcji Operacyjnej TWR.

O podjętych działaniach poinformować Komisję w ciągu **90 dni** od daty otrzymania niniejszej Uchwały.

5. Na najbliższych szkoleniach odświeżających dla kontrolerów oraz informatorów FIS przypomnieć techniki właściwego rozwiązywania sytuacji konfliktowych w ruchu powietrznym oraz omówić wzajemną współpracę i koordynację działań pomiędzy organami służby kontroli ruchu lotniczego.
6. Rozważyć możliwość zastosowania innej kolorystyki systemu „AMS 2000+” w celu polepszenia rozróżnialności ech radarowych statków powietrznych.

Zalecenie numer: 2010-014

7. Przeanalizować możliwość przesunięcia w czasie zmian obsad operacyjnych organów służb ruchu lotniczego.

O podjętych działaniach poinformować Komisję w ciągu **30 dni** od daty otrzymania niniejszej Uchwały.

Zalecenie numer: 2010-015

8. Dokonać standaryzacji ustawienia wskaźników zobrazowania radarowego służb ruchu lotniczego w trakcie przekazywania obowiązków na stanowiskach operacyjnych.

O podjętych działaniach poinformować Komisję w ciągu **30 dni** od daty otrzymania niniejszej Uchwały.

9. Zapoznać ze zdarzeniem kontrolerów ruchu lotniczego oraz informatorów FIS.

Podpisy Komisji

Zastępca Przewodniczącego Komisji (prowadzący) Maciej Lasek:

Członek Komisji Stanisław Żurkowski:

Członek Komisji Bogdan Fydrych:

Członek Komisji Jerzy Kędzierski:

Członek Komisji Jacek Jaworski:

Członek Komisji Ryszard Rutkowski:

Członek Komisji Jacek Rożyński:

Członek Komisji Waldemar Targalski: