



UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 29 kwietnia 2015 roku, przedstawionych przez organ zarządzania przestrzenią powietrzną informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego samolotu Embraer 170 (E170), które wydarzyło się w dniu 25 lipca 2014 r. w przestrzeni powietrznej Rejonu Informacji Powietrznej FIR Warszawa (EPWW) w strefie kontrolowanej lotniska im. F. Chopina (CTR 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 uchylającego dyrektywę 94/56/WE¹**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Zgłoszenie przez załogę samolotu E170 wykonującego podejście ILS RWY 33 niestabilnych wskazań ścieżki schodzenia. Do zdarzenia doszło w skutek niewłaściwej współpracy pomiędzy personelem organów kontroli lotniska (TWR) i zbliżania (APP) Warszawa.

Ustalenia

1. Kontroler (KRL) GND przekazał KRL PC APP informację o kołowaniu do pełnego dystansu przez aktywną drogę startową RWY33 (2 kołowania) za podchodzącymi do lądowania dwoma samolotami LOT5TS i LOT6AK.
2. KRL PC APP oddzwonił do KRL GND i ustalił, że samoloty będą podprowadzane według LOC RWY33 do momentu uzyskania informacji od KRL TWR, że nie będzie więcej samolotów kołujących przez RWY33.
3. KRL DIR zadzwonił do KRL TWR, aby ten potwierdził, że przed LOT5TS też będzie kołowanie przez RWY33. KRL TWR poinformował go, że przed LOT5TS będzie start samolotu Boeing 787. Na pytanie KRL DIR o kołowanie przez RWY33 przed LOT6AK KRL TWR odpowiedział twierdząco.
4. KRL DIR poinformował załogę LOT6AK, że będzie wykonywał podejście według LOC RWY33, gdyż sygnał ścieżki schodzenia będzie zakłócany.
5. KRL DIR na podstawie ostatnich informacji otrzymanych od KRL TWR, nakazuje załodze E170 podchodzącemu za LOT6AK przechwycenie LOC RWY33 i oczekiwanie na podejście w ILS RWY33. KRL DIR obserwując echo poprzedzającego LOT6AK uznaje, że kołowanie przez RWY33 już nastąpiło i zezwala załodze E170 na podejście w ILS RWY33. Działanie KRL DIR nie uwzględniało wcześniejszej koordynacji i ustaleń pomiędzy KRL GND, a KRL PC APP.

¹ Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

6. Załoga E170 po zgłoszeniu ustabilizowania zostaje otrzymuje polecenie nawiązania łączności z TWR.
7. W tym czasie KRL TWR opierając się na ustaleniach KRL GND – KRL DIR za pośrednictwem KRL PC APP wydaje zgodę na (drugie) kołowanie przez RWY33 (THY1766).
8. Załoga E170 otrzymała zgodę na lądowanie i zgłasza zakłócenia ścieżki schodzenia.
9. KRL TWR informuje KRL PC APP, że THY1766 był ostatnim samolotem kołującym do startu z pełnego dystansu RWY33.

Wnioski wynikające ze zdarzenia

Zapis w LOA APP TWR EPWA - Procedura ograniczająca możliwość wystąpienia zakłóceń ścieżki schodzenia (GP) podczas podejść ILS RWY33 wymagający powtórnej analizy dotyczącej wymogu bezpośredniej koordynacji KRL TWR i KRL APP (DIR, EC S, EC N) podprowadzającym statki powietrzne, bez udziału KRL PC APP.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Błędy w pracy ATM - niewłaściwej współpracy pomiędzy personelem organów kontroli lotniska (TWR) i zbliżania (APP) Warszawa.

Działania podjęte przez podmiot badający:

1. Przekazać raport końcowy oraz zebrane materiały do Działu Kontroli Lotniska Warszawa w celu:
 - a) zapoznania uczestniczących w zdarzeniu krl TWR EPWA z ustaleniami raportu,
 - b) wykorzystania ich w trakcie doskonalenia zasad współpracy z APP EPWA w trakcie tego typu operacji.
 - c) przeanalizowania zapisu pkt. D.7.1 ppkt. a) LoA APP TWR EPWA pod kątem wprowadzenia wymogu koordynacji pomiędzy GND/ADC a KRL APP (DIR, EC S, EC N) podprowadzającym statki powietrzne.
2. Przekazać raport końcowy oraz zebrane materiały do Działu Kontroli Zbliżania Warszawa w celu:
 - a) zapoznania uczestniczących w zdarzeniu KRL APP EPWA z ustaleniami raportu,
 - b) wykorzystania ich w trakcie doskonalenia zasad współpracy z TWR EPWA w trakcie tego typu operacji.
 - c) przeanalizowania zapisu pkt. D.7.1 ppkt. a) LoA APP TWR EPWA pod kątem wprowadzenia wymogu koordynacji pomiędzy GND/ADC a krl APP podprowadzającym a/c (DIR, EC S, EC N).

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Komentarz Komisji:

W dniu 27 listopada 2014 roku PKBWL zakończyła badanie incydentu nr 579/14 związanego z wielokrotnym występowaniem zdarzeń dotyczących zakłócenia wskazań ścieżki schodzenia ILS RWY33. W raporcie końcowym tego zdarzenia umieściła analizę procesu wdrożenia do pracy operacyjnej systemu ILS/DME RWY33, jak również sformułowała stosowne zalecenia dotyczące bezpieczeństwa.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale