



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 zblizania (APP) Warszawa.

Ustalenia

1. W zdarzeniu brały udział samolot Boeing 787 (B787) kołujący do startu z pełnego dystansu z RWY33 i samolot E170 podchodzący do lądowania na RWY33.
2. Kontroler (KRL) GND przekazuje informację o kołującym B787 do pełnego dystansu KRL PC APP.
3. KRL TWR nie koordynuje z KRL DIR kołowania przez RWY33 przez B787.
4. KRL TWR uznał, że informacje przekazane przez KRL GND o spodziewanym kołowaniu przez RWY33 do KRL PC APP były wystarczające, i że KRL DIR podprowadza samolot E170 według LOC RWY33. W związku z powyższym wydaje zgodę dla B787 na cięcie RWY33.
5. KRL DIR nie mając od KRL TWR telefonu koordynującego kołowanie B787 przez RWY33 podprowadza samolot E170 według ILS RWY33.
6. Załoga E170 zgłasza KRL TWR zakłócenie wskazań ścieżki schodzenia.

Wnioski wynikające ze zdarzenia

1. KRL TWR pracował niezgodnie z zapisem pkt. D.7.1 ppkt. b) LOA APP i TWR EPWA.
2. Zapis w LOA APP TWR EPWA - Procedura ograniczająca możliwość wystąpienia zakłóceń ścieżki schodzenia (GP) podczas podejść ILS RWY33 wymagający powtórnej analizy

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

dotyczącej wymogu bezpośredniej koordynacji KRL TWR i KRL APP podprowadzającym statki powietrzne (DIR, EC S, EC N), bez udziału KRL PC APP.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Błędy w pracy ATM - niewłaściwa współpraca 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 EPWAz 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 podprowadzającym a/c (DIR, EC S, EC N).
2. Przekazać raport końcowy oraz zebrane materiały do Działu Kontroli Zbliżania Warszawa w celu:
 - a) zapoznania uczestniczących w zdarzeniu krl APP EPWAz 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