



UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 22 kwietnia 2014 roku, przedstawionych przez organ zarządzania przestrzenią powietrzną informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego samolotu Airbus A321 (A321) i śmigłowca Eurocopter 135 (EC35), które wydarzyło się w dniu 14 sierpnia 2014 r. w przestrzeni powietrznej Rejonu Informacji Powietrznej FIR Warszawa (EPWW) strefa kontrolowana lotniska im F. Chopina w Warszawie (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:

Zbliżenie się dwóch statków powietrznych w CTR EPWA o godz. 20:11 UTC. W zdarzeniu udział brały samolot A321 i śmigłowiec EC35 wykonujący lot ratowniczy według przepisów lotów z widocznością (VFR) z lotniska Warszawa - Babice (EPBC). Samolot A321, wystartował z drogi startowej 33 lotniska EPWA pomimo dolatującego od północy, do progu 15 śmigłowca EC35 - lot VFR. Zdarzenie miało miejsce w CTR EPWA, przy czym załoga A321 utrzymywała łączność na częstotliwości organu kontroli zbliżania Warszawa (APP), a pilot śmigłowca na częstotliwości organu kontroli lotniska (TWR). Załoga A321 zgłosiła brak informacji o ruchu ze strony KRL TWR.

Ustalenia

1. W wyniku błędnej oceny sytuacji ruchowej przez Kontrolera TWR EPWA około godziny 20:11:30 UTC doszło do incydentu w ruchu lotniczym - niebezpiecznego zbliżenia z nieodpowiednią separacją pomiędzy startującym z drogi startowej 33 samolotu A321 i wykonującym lot ratowniczy po starcie z lotniska EPBC w kierunku miejscowości Grójec wg. przepisów VFR.
2. Kontroler TWR wydając zgodę na start samolotu A321, wiedział już o wykonywanym locie śmigłowca EC35 z kątem drogi 175 stopni, tj. prawie wzdłuż osi drogi startowej 33/15 na wysokości 800 stóp AMSL.
3. Realne możliwości jakie pozostały KRL TWR EPWA w celu niedopuszczenia do zaistnienia incydentu to:
 - a. zmiana kursu śmigłowca (np. na punkt OSCAR czy NOVEMBER) lub też

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

- b. nie wydawania zgody na start dla załogi samolotu A321 z konsekwencją wykonania procedury ponownego podejścia przez podchodzącego do lądowania samolot DH8.
- 4. W działaniach KRL TWR EPWA zabrakło przekazania informacji o ruchu dla pilotów obu statków powietrznych, startującemu A321 o śmigłowcu EC35 i odwrotnie pilotowi EC35 o startującym z drogi startowej 33 samolocie A321.
- 5. Podczas używania frazeologii radiowej stwierdzono pomijanie znaków wywoławczych statku powietrznego.
- 6. Brak wpisu o zdarzeniu w raporcie Supervisera ATM.

Pracujący na stanowisku KRL TWR licencję kontrolera ruchu lotniczego - uprawnienia ADI - otrzymał w 1991 r. W dniu zdarzenia posiadał aktualne uprawnienia ADI oraz ważne badania lekarskie. Kurs odświeżający z sytuacji niebezpiecznych odbył w 2013 r.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Błędy w pracy ATM.

Działania podjęte przez podmiot badający:

1. Przekazać raport końcowy oraz zebrane materiały do Działu Kontroli Lotniska Warszawa w celu:
 - a) zapoznania uczestniczącego w zdarzeniu kontrolera TWR EPWA z ustaleniami raportu wraz z omówieniem popełnionych błędów (frazologia, raportowanie zdarzeń),
 - b) omówienia zdarzenia na spotkaniu instruktorów OJT TWR EPWA.Dział Kontroli Lotniska Warszawa prześle do dnia 15 listopada 2014 r. do biura AB pisemną informację na temat realizacji wniosku.
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 ze szczególnym wykorzystaniem podczas szkoleń z sytuacji niebezpiecznych.
3. Przekazać raport końcowy i zebrane materiały do Biura Szkolenia i Rozwoju Personelu ATM/CNS w celu wykorzystania ich w trakcie szkoleń z zakresu TRM.

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale