



Dot. incydentu nr: 1445/14

**UCHWAŁA
PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH**

Po rozpatrzeniu w dniu 22 stycznia 2015 roku, przedstawionych przez organ zarządzania przestrzenią powietrzną informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego samolotu Embraer 190 (E190), które wydarzyło się w dniu 22 sierpnia 2014 r. na lotnisku im. F. Chopina (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:

Dyżurny Operacyjny Lotniska (DOP) wykonując inspekcję drogi startowej (RWY)15 otrzymał polecenie od organu kontroli lotniska (TWR) zwolnienia RWY w drogę kołowania (TWY) Ol i pozostania w odległości bezpiecznej od RWY 15/33 i TWY S1. Po wykonaniu polecenia i zgłoszeniu do TWR zajęcia wyznaczonego miejsca, DOP oczekiwał na dalsze dyspozycje.

Załoga samolotu E190 po zakończeniu lądowania kołował TWY Ol i znalazł się na kursie kolizyjnym i w odległości niebezpiecznej od oczekującego tam pojazdu DOP. W wyniku zaistniałej sytuacji DOP wezwał TWR do natychmiastowego zatrzymania samolotu i opuścił TWY Ol przemieszczając się na stanowisko postojowe nr 36.

Fakty [UTC]

19:27:33 - DOP zgłosił do TWR prośbę o zezwolenie zajęcia RWY33.

19:27:50 - Asystent kontrolera (AS TWR) zabronił zajęcia RWY33.

19:29:37 - AS TWR wydał zgodę DOP (używając znaku wywoławczego innego DOP) na zajęcie RWY33 od progu drogi startowej (THR) RWY15 do TWYO po lądowaniu samolotu E190. Informując DOP, że lądujący prawdopodobnie zwolni RWY w TWYS1 po krótkim backtrack-u.

19:29:50 - Na łączność z kontrolerem (KRL TWR) zgłosił się E190 wykonujący podejście VOR RWY15.

19:31:07 - AS TWR poinformował DOP, aby przepuścił samolot w TWYS1, zwolnił RWY33

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

i oczekiwał na TWYO w odległości bezpiecznej od RWY33 i TWYS1.

19:31:44 - KRL TWR wydał zgodę na lądowanie E190 na RWY15.

19:31:50 - DOP zgłosił zwolnienie RWY15.

19:32:01 - KRL TWR poinformował załogę lądującego E190, że ma zgodę na krótki backtrack i zwolnienie RWY15 w TWYS1.

19:33:33 - KRL TWR wydał instrukcję kołowania dla załogi E190 po TWYO na stanowisko postojowe nr 37.

19:33:40 - DOP: "Wieża Dyżurny w niebezpieczną jedzie ze mną".

19:33:44 - AS TWR: "Dyżurny do tyłu zwolnij".

19:33:48 - DOP: "Zatrzymaj go, ja muszę wycofać"

19:33:48 - KRL TWR nakazał załodze E190 zatrzymanie samolotu, informując obecności pojazdu.

19:33:55 - AS TWR poinformował DOP o zatrzymaniu samolotu.

19:34:07 - KRL TWR wydał zgodę na kontynuowanie kołowania dla E190 na stanowisko postojowe nr 37.

19:34:13 - DOP zgłosił pozycje w odległości bezpiecznej na stanowisku postojowym nr 36.

Ustalenia

1. Zdarzenie miało miejsce ok. 21:34 czasu lokalnego tj. ok. 2 godz. po zachodzie słońca.
2. DOP zgłosił się przed THR RWY15 celem sprawdzania RWY33, bez wcześniejszej koordynacji z TWR.
3. AS TWR myląc znak wywoławczy DOP zezwolił na zajęcie RWY33 od THR15 do TWYO za lądującym samolotem.
4. AS TWR poinformował DOP, że samolot lądujący będzie zwalniał RWY w TWYS1 i za nim ma zająć i czekać na TWYO w bezpiecznej od RWY33 i od TWYS1.
5. KRL TWR wydaje zgodę na lądowanie dla E190, krótki backtrack po lądowaniu i zwolnienie w TWYS1.
6. Z analizy zobrazowania radarowego radaru lotniskowego wynika, że E190 wyhamowuje przed TWYO i rozpoczyna skręt w TWYO.
7. W tym samym czasie KRL TWR wydaje E190 zezwolenie na skołowanie w TWYO, a następnie na stanowisko postojowe nr 37, zapominając o znajdującym się na TWYO pojeździe DOP.
8. W czasie wykonywanego zakrętu w TWYO załoga E190 nie zgłasza żadnych "przeszkód"-pojazdu DOP.
9. AS TWR nakazał DOP przemieszczenie samochodu do tyłu, co było niemożliwe bez zatrzymania samolotu.
10. KRL TWR zatrzymał samolot, aby DOP mógł zwolnić TWYO.

11. DOP zwolnił TWYO i zatrzymał pojazd na stanowisku postojowym nr 36.
12. Załoga E190 kontynuował kołowanie na stanowisko postojowe nr 37.

Przyczyny incydentu lotniczego:

1. Przeoczenie przez KRL TWR informacji o obecności DOP na TWYO i zezwolenie załodze samolotu E190 na opuszczenie RWY15 w TWYO.
2. Niedokładne obserwowanie pola manewrowego lotniska przez AS TWR i niepodjęcie działań w stosunku do DOP polegających na nakazaniu opuszczenia przez DOP TWYO po wyhamowaniu samolotu E190 przed TWY O.

Działania podjęte przez podmiot badający:

1. Przekazać raport końcowy i zebrane materiały do Działu Kontroli Lotniska Warszawa w celu:
 - a) zapoznania zaangażowanego w zdarzenie personelu z wynikami badania zdarzenia wraz z omówieniem popełnionych błędów.
 - b) wykorzystania w procesie doskonalenia współpracy ze służbami lotniskowymi lotniska EPWA w tym z Dyżurnymi Operacyjnymi Portu Lotniczego.
 - c) wykorzystania w procesie podnoszenia kultury raportowania zdarzeń przez personel TWR EPWA.

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale