



# PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

## Informacja o zdarzeniu [raport]

|                                  |  |                |               |                    |
|----------------------------------|--|----------------|---------------|--------------------|
| Numer ewidencyjny zdarzenia:     | <b>216/15</b>  |                |               |                    |
| Rodzaj zdarzenia:                | <b>INCYDENT</b>  |                |               |                    |
| Data zdarzenia:                  | <b>18 lutego 2015 r.</b>   |                |               |                    |
| Miejsce zdarzenia:               | <b>Lotnisko im. F. Chopina w Warszawie (EPWA)</b>                              |                |               |                    |
| Rodzaj, typ statku powietrznego: | <b>a) Samolot, Boeing 757-200 (B752)<br/>b) Samolot, Boeing 737-400 (B734)</b> |                |               |                    |
| Dowódca SP:                      | <b>Brak danych</b>   |                |               |                    |
| Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:   | <i>Śmiertelne</i>  | <i>Poważne</i> | <i>Lekkie</i> | <i>Bez obrażeń</i> |
|                                  |  |                |               |                    |
| Nadzorujący badanie:             | <b>Bogdan Fydrych</b>  |                |               |                    |
| Podmiot badający:                | <b>Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej</b>                      |                |               |                    |
| Skład zespołu badawczego:        | <b>nie wyznaczano</b>  |                |               |                    |
| Zalecenia:                       | <b>NIE</b>   |                |               |                    |
| Adresat zaleceń:                 | <b>NIE DOTYCZY</b>   |                |               |                    |
| Data zakończenia badania:        | <b>14 lipca 2015 r.</b>  |                |               |                    |

### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Przerwany start samolotu B752. Zdarzenie w czasie praktyki OJT. B752 oczekujący na drodze startowej (RWY 29) do startu został zapytany przez kontrolera ruchu lotniczego (krl) TWR o gotowość do startu w momencie przecinania przez lądującego na RWY 33 samolot osi RWY 29. Pilot B752 odpowiedział twierdząco po czym uzyskał zezwolenie na start z RWY 29, które potwierdził. Po około 30 sekundach krl przerwał start ponieważ samolot na podejściu do lądowania na RWY 33 zbliżał się do osiągnięcia odległości pozwalającej na wydanie zezwolenia na lądowanie. Chwile później podchodzący B734 otrzymał zezwolenie na lądowanie na RWY 33.

## **Ustalenia**

1. Do przerwania startu B752 doszło w wyniku braku prawidłowej oceny sytuacji ruchowej. Z punktu widzenia formalnego (odległość kolejno podchodzących po sobie samolotów na RWY 33 wynosiła 4,3NM zamiast 5NM) zgoda na start B752 nie powinna być wydana. Skoro jednak zgoda została wydana (bez negacji instruktora) to należało rzetelnie ocenić możliwość jej realizacji, a jak pokazuje zarejestrowany materiał możliwość realizacji startu była realna. W świetle tych faktów przerwanie startu należy uznać za niepotrzebne.
2. B734 otrzymał zgodę na lądowanie w pozycji ok. 1,8 DME „WA” i gdyby B752 kontynuował swój start z RWY 29 to B734 otrzymałby tę zgodę w tym samym czasie, w jakim otrzymał przy przerwaniu startu, a być może nawet 3-4 sekundy wcześniej.
3. Nie potwierdziło się, że przerwanie startu nastąpiło z powodu opóźnienia tego startu przez załogę B752. Załoga rozpoczęła rozbieg w 14 sekund po potwierdzeniu zgody na start, co nie odbiegało od normy.
4. Uprawnienia:
  - a) Pracujący na stanowisku praktykant krl TWR posiadał licencję praktykanta kontrolera ruchu lotniczego. W dniu zdarzenia posiadał ważne badania lekarskie.
  - b) Pracujący na stanowisku OJT ADC TWR licencję kontrolera ruchu lotniczego - uprawnienia ADI oraz OJT - otrzymał odpowiednio: w 2003 r. i w 2008 r. W dniu zdarzenia posiadał aktualne ww. uprawnienia oraz ważne badania lekarskie. Kurs odświeżający z sytuacji niebezpiecznych odbył w dniach 06-10.05.2013 r.

## **Przyczyny zdarzenia lotniczego:**

Błędy w pracy ATM.

## **Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:**

1. Przekazać raport końcowy i zebrane materiały do Zespołu Szkolenia OJT Kontroli Lotniska Warszawa w celu prezentacji podczas szkoleń oraz poprawy jakości prowadzonych praktyk OJT.
2. Przekazać raport końcowy do Działu Kontroli Lotniska Warszawa w celu poinformowania uczestniczącego w zdarzeniu praktykanta oraz instruktora OJT o zakończeniu postępowania oraz zapoznania ich z ustaleniami raportu.
3. Przekazać raport końcowy do Działu Kontroli Zbliżania Warszawa w celu wykorzystania w trakcie szkoleń oraz doskonalenia pracy.
4. Przekazać raport końcowy i zebrane materiały do Ośrodka Szkolenia Personelu ATS w celu włączenia ich do zasobu (bazy danych) materiałów ze zbadanych zdarzeń wykorzystywanych przez instruktorów OSPA podczas szkoleń podstawowych oraz odświeżających dla kontrolerów ruchu lotniczego.

**Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

**Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

---

Koniec

|                      | Imię i nazwisko | Podpis                     |
|----------------------|-----------------|----------------------------|
| Nadzorujący badanie: | Bogdan Fydrych  | <i>podpis na oryginale</i> |