



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	710/16			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	21 kwietnia 2016 r.			
Miejsce zdarzenia:	Lotnisko im. F. Chopina w Warszawie (EPWA)			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot Embraer 170 (E170)			
Dowódca SP:	Pilot samolotowy liniowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
Nadzorujący badanie:	Bogdan Fydrych			
Podmiot badający:	Zarządzający lotniskiem			
Skład zespołu badawczego:	nie wyznaczano			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	30 sierpnia 2016 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Zgłoszenie kontrolera ruchu lotniczego TWR dotyczące nieprawidłowego działania systemu sterowania oświetleniem nawigacyjnym na lotnisku EPWA:

„Po przeprowadzeniu testu oświetlenia CAT II - poprzeczka zatrzymania na TWY E3 pozostała włączona, po przełączeniu na CAT I. W konfiguracji 29/33 powinna zgasnąć po przełączeniu na CAT I. Załoga E170, która otrzymała zezwolenie zajęcia RWY 29, zgłosiła włączoną poprzeczkę zatrzymania. Czas potrzebny do wyłączenia poprzeczki spowodował niepotrzebne zatrzymanie samolotu przed RWY". Informacja o incydencie została przekazana do Dyżurnej Służby Energetycznej (DSE) Lotniska Chopina.

Analiza zdarzenia:

Wykonana przez DSE analiza zapisu z monitoringu pracy systemu nie wykazała żadnych błędów w działaniu, zarówno oprogramowania jak i urządzeń. Przed zmianą scenariusza pracy systemu oświetlenia nawigacyjnego z CAT II na CAT I krl TWR wyłączył poprzeczkę zatrzymania na TWY E3 na okres 25 sekund. Po wyłączeniu poprzeczki zatrzymania, w czasie trwania odliczania przez system 25 sekund do ponownego załączenia poprzeczki zatrzymania na TWY E3, krl TWR zmienił scenariusz oświetlenia z CAT II na CAT I. Zmiana scenariusza oświetlenia

nawigacyjnego zgodnie z zaprogramowanym algorytmem pracy systemu, nie powoduje anulowania komendy ponownego załączenia poprzeczki zatrzymania po upływie żadanego czasu.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Zmiana scenariusza oświetlenia z CAT II na CAT I w trakcie wyłączenia na TWY E3 poprzeczki zatrzymania na 25 sekund, która po zakończeniu odliczania wraca do ponownego załączenia. Sytuacja taka, wynika ze specyfiki pracy systemu oświetlenia.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

Poinformowano PAŻP i uzyskano potwierdzenie przeszkolenia krl TWR obsługujących system Touch Screen o wyżej przedstawionej specyfice pracy systemu sterowania oświetleniem nawigacyjnym. Służba Energetyczna prowadzi działania zmierzające do aktualizacji oprogramowania systemu Touch Screen uwzględniające dodanie liczników pracy, czasu pozostałego do ponownego załączenia poprzeczek zatrzymania.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

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