



UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 15 kwietnia 2014 roku, przedstawionych przez organ zarządzania przestrzenią powietrzną informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego, które wydarzyło się w dniu 11 sierpnia 2014 roku na lotnisku im. F Chopina w Warszawie (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:

O godzinie 13.45 UTC rozpoczął się opad deszczy, a od 13.52 do 13.55 LMT o charakterze intensywnym. O godzinie 15.50 LMT Dyżurny Operacyjny Portu (DOP) zgłosił telefonicznie do organu kontroli lotniska (TWR) potrzebę dokonania pomiaru współczynnika hamowania na drodze startowej. DOP zgłosił się przed progiem drogi startowej (THR RWY) 15 celem dokonania pomiaru. DOP otrzymał zgodę na THR 15, a następnie zgoda została anulowana. DOP opuścił THR RWY 15 bez możliwości przeprowadzenia pomiaru jedynie przekazując informację o szacowanej grubości pokrycia wodą RWY 15/33. W czasie oczekiwania przez DOP na dokonanie pomiaru tj. od 13.50 do 14.36 LMT na RWY 33 odbyły się 17 lądowań. Pomiar współczynnika hamowania na RWY 15/33 został wykonany o godzinie 16.37 LMT po zakończeniu opadu deszczu.

Ustalenia

1. W czasie zdarzenia nad lotniskiem i w jego rejonie przechodził rozległy front burzowy.
2. Dyżurny Portu o godz. 13:43 UTC poinformował telefonicznie personel organu kontroli lotniska (TWR), że zgłosi się kierowca samochodu pomiarowego, aby wykonać pomiar hamowania na drodze startowej (RWY) 33.
3. W czasie od 13:54 do 14:36 UTC był bardzo duży ruch dolotowy: w strefach oczekiwania (holdingach) znajdowały się samoloty lub były wektorowane ze względu na trudne warunki atmosferyczne.
4. Kontroler (KRL) TWR na podstawie własnej obserwacji warunków atmosferycznych, aktualnej sytuacji ruchowej i koordynacji między kontrolerem (KRL) ruchu naziemnego (GND) i KRL organu kontroli zbliżania Warszawa (APP), zdecydował że samoloty oczekujące w holdingach do lądowania będą wektorowane na krótszy dystans. W tej sytuacji nie biorąc pod uwagę

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

wykonania pomiaru współczynników hamowania na RWY33, zabraniał kierowcy samochodu pomiarowego zajęcia RWY33.

5. KRL TWR o 13:51 UTC mając samolot w odległości 8NM od RWY33 zaproponował kierowcy samochodu pomiarowego przeprowadzenie inspekcji RWY33 bez pomiaru współczynników hamowania i podania przypuszczalnego hamowania na RWY. Kierowca samochodu pomiarowego nie wyraził zgody na wykonanie inspekcji bez przeprowadzenia pełnego pomiaru współczynników hamowania.
6. KRL TWR na bieżąco informuje kierowcę samochodu pomiarowego o sytuacji i czasie, kiedy będzie mógł przeprowadzić pomiar współczynników hamowania.
7. KRL TWR informował każdą lądującą załogę samolotów o warunkach na RWY33, pytał o ocenę hamowania i przekazywał ją kolejnym podchodzącym samolotom z zastrzeżeniem, że pierwszy lądujący samolot w tym czasie otrzymał ogólne informacje o stanie nawierzchni RWY na podstawie informacji otrzymanych od kierowcy samochodu pomiarowego.
8. KRL TWR około godz. 14:02 UTC informuje KRL APP, że przesuujące się chmury CB z wyładowaniami mogą uniemożliwić lądowania na RWY33.
9. Około godz. 14:24 UTC KRL TWR koordynuje z KRL APP wjazd pojazdu pomiarowego na RWY33 i ustala, że odbędzie się jeszcze 5 lądowań na RWY33.
10. Kierowca samochodu pomiarowego otrzymuje zgodę na zajęcia RWY33 i wykonanie pomiaru o godz. 14:36 UTC, około 50 min. po zgłoszeniu się przed RWY15/33 przy progu drogi startowej (THR15) w celu wykonania pomiaru współczynników hamowania.
11. W zgłoszeniu Zdarzenia Lotniczego przez Kierownik zmiany Dyżurnych Operacyjnych Portu (KZ DOP), zdanie dotyczące nasłuchu KZ DOP na częstotliwości 118,30 cytat „uzyskał informację, że załogi lądujących samolotów oceniały hamowanie jako średnie lub średnio-złe” jest nieprecyzyjne. Zgodnie z pt. 7 ustaleń ocena ta była zgłaszana w odpowiedzi na pytanie KRL TWR, aby informować kolejne podchodzące do lądowania załogi samolotów o zgłoszonej ocenie hamowania przez poprzednika.
12. Pracujący na stanowisku KRL TWR licencję kontrolera ruchu lotniczego - uprawnienia ADI - otrzymał w 2007 r. W dniu zdarzenia posiadał aktualne uprawnienia ADI oraz ważne badania lekarskie. Kurs odświeżający z sytuacji niebezpiecznych odbył w 2013.

Wnioski wynikające ze zdarzenia:

1. KRL TWR mając na uwadze bezpieczeństwo statków powietrznych powinien umożliwić wykonanie pomiaru współczynników hamowania, wiedząc że zmniejszają się one w wyniku opadu deszczu (NOTAM P5149), a ocena hamowania podawana przez załogi samolotów jest subiektywna i różna w zależności od typu i masy samolotu.
2. Kierownik TWR powinien zwrócić uwagę KRL TWR, aby w takich sytuacjach umożliwiali DOP wykonanie pomiaru współczynników hamowania, które mają wpływ na bezpieczeństwo operacji odbywających się na RWY

3. Kierownik TWR powinien przekazać informację Senior KRL, aby wspomóc KRL w koordynowaniu z APP momentu wjazdu samochodu pomiarowego na RWY.

Przyczyny incydentu lotniczego:

Błędy w pracy ATM.

Działania podjęte przez podmiot badający:

1. Przekazać raport końcowy oraz zebrane materiały Zastępcy Dyrektora Biura Służb Ruchu ds. Kontroli Lotniska w celu wyciągnięcia wniosków odnośnie pracy SEN TWR oraz podjęcia odpowiednich działań korygujących mających na celu ograniczenie możliwości wystąpienia podobnego zdarzenia w przyszłości.
2. Przekazać raport końcowy oraz zebrane materiały do Działu Kontroli Lotniska Warszawa w celu:
 - a) zapoznania podległego personelu KRL oraz SEN ze zdarzeniem wraz z omówieniem zaistniałych nieprawidłowości we współpracy ze służbami lotniskowymi AD EPWA.
 - b) poinformowania uczestniczącego w zdarzeniu krl TWR EPWA o zakończeniu postępowania oraz zapoznania z ustaleniami raportu.
 - c) wykorzystania przy współpracy z personelem Potu Lotniczego oim. F. Chopina w Warszawie.
3. 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 z zakresu współpracy służb kontroli lotniska ze służbami lotniskowymi.

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale