



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	1929/14			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	24 października 2014 r.			
Miejsce zdarzenia:	im. F. Chopina w Warszawie EPWA			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	1. Samolot, Embraer 170 (E170) 2. Samolot, Boeing 757 (B757)			
Dowódca SP:	Brak danych			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
Nadzorujący badanie:	Bogdan Fydrych			
Podmiot badający:	Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej			
Skład zespołu badawczego:	nie wyznaczano			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	06.07.2015			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Zgłoszenie przez załogę samolotu podchodzącego samolotu E170 zakłócenie sygnału ILS RWY 11 na lotnisku EPWA spowodowane prawdopodobnie przez przecinający próg pasa startowego (THR) 29 samolot Boeing 757 (B757)

Ustalenia

1. Drogi kołowania (TWY) A5, A6, A7 były zamknięte.
2. B757 kołował z płyty Cargo po TWY L do THR29.

3. Kontreler KRL GND przed THR29 przesyła B757 na łączność z KRL TWR, który wydaje zgodę załodze B757 na cięcie THR29 przed podchodzącym do lądowania na RWY11 E190.
4. E190 po lądowaniu zgłosił zakłócenia LOC RWY11.
5. W czasie rozmowy KRL przyznał, że wydawanie zgody na cięcie progu przed samolotem podchodzącymi do lądowania jest praktyką powszechnie stosowaną.
6. Jest to pierwszy przypadek zgłoszenia zakłóceń LOC RWY11 podczas przecinania przez inny statek powietrzny THR RWY29.
7. KRL potwierdził znajomość stref krytycznych ILS LOC RWY11 i RWY33 kat.I i kat.II. Uznał jednak, że skoro zgodnie z zapisami w AIP POLSKA i INOP Warszawa TWR przy podejściu ILS RWY11 w kat. II: "służba kontroli ruchu lotniczego będzie wymagała od załóg przylatujących statków powietrznych korzystania wyłącznie z następujących dróg kołowania: a) RWY11- N1, N2, N3, L, E3", a zwolnienie w TWY L i E3 powoduje naruszenie strefy krytycznej LOC RWY11, to i przecięcie THR29 w kat. I nie spowoduje zakłóceń LOC RWY11.
8. KRL TWR wydał zgodę na przecięcie THR RWY29 dla B757 podczas końcowego podejścia E170 w ILS RWY11 i wkołowanie B757 w strefę krytyczną LOC RWY1, które prawdopodobnie spowodowało zakłócenia odbioru LOC przez podchodzący E170.

9. Dział Urządzeń Podejścia i Lądowania w ocenie zdarzenia przez sprawdzenie bazy danych alarmów i ostrzeżeń urządzeń ILS LOC 11 ILS GP 11, nie stwierdził alarmów ani ostrzeżeń w rozpatrywanym czasie.,

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Błędy w pracy ATM.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

1. Przekazać raport końcowy oraz zebrane materiały multimedialne do Biura Służb Ruchu Lotniczego w celu:
 - a) Zainicjowania działań mających na celu wyeliminowanie niespójności przepisów INOP TWR EPWA (pkt. 4.8.12.8) i AIP Polska AD2 EPWA 1-30 (pkt. 2.22.7.1.3.3) z INOP TWR EPWA (pkt. 4.7.1 i 4.7.2).
 - b) Do czasu opracowania ww. zmian wprowadzenie odpowiednich działań zapobiegawczych wystąpieniu podobnych zdarzeń w przyszłości.Biuro Służb Ruchu Lotniczego w terminie do 30 czerwca 2015 r. poinformuje AB o podjętych decyzjach i działaniach.
2. Przekazać raport końcowy do Kierownikowi Działu Kontroli Lotniska Warszawa w celu wykorzystania zawartych w nim informacji do poinformowania uczestniczącego w zdarzeniu krl o zakończeniu postępowania oraz zapoznania go z ustaleniami raportu.

3. 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>