



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	2691/15			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>12 maja 2015 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>Strefa Kontrolowana Lotniska (CTR EPWA)</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	1) <i>Śmigłowiec, Eurocopter 135 (EC35)</i> 2) <i>Samolot, Airbus A320 (A320)</i>			
Dowódca SP:	<i>Brak danych</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
Nadzorujący badanie:	<i>Bogdan Fydrych</i>			
Podmiot badający:	<i>Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>nie wyznaczano</i>			
Zalecenia:	<i>NIE</i>			
Adresat zaleceń:	<i>NIE DOTYCZY</i>			
Data zakończenia badania:	<i>11 marca 2016 r.</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Naruszenie minimów separacji pomiędzy śmigłowcem EC35 i samolotem A320 w przestrzeni powietrznej CTR EPWA

Chronologia przebiegu zdarzenia na podstawie zapisów rozmów telefonicznych (czas UTC):

Godzina 17:46:50 - Informator Służby Informacji Powietrznej (FIS) poinformował Asystenta organu kontroli lotniska (AS TWR) o locie śmigłowca ratowniczego EC35 Ratownik 12 (RAT12) przez CTR EPWA. Asystent TWR poprosił o przesłanie go na łączność z TWR.

Godzina 17:47:22 - Na częstotliwość TWR zgłosił się pilot RAT12 informując, że "utrzymuje 800ft z kursem 160" i otrzymał od Kontrolera TWR (ADC) zezwolenie na wykonywanie lotu.

Godzina 17:48:00 - AS TWR zadzwonił do kontrolera (PC) organu kontroli zbliżania (APP) z informacją o śmigłowcu RAT12.

AS TWR: "ratownik 12-ty w CTR, widzisz?".

APP PC: *"nieeeee , no jest, widzę".*

AS TWR: *"...z kursem 160 wykonuje..."*

APP PC: *"OK., to pewnie zatrzymasz..., a dokąd, nie wiesz? Jak daleko?".* AS TWR: *"30 mil".*

APP PC: *"to starty trzeba będzie zatrzymać chyba na chwilę, chyba że u was.... w każdym bądź razie, jeżeli będą starty, to do nas jak będą się zgłaszały jak już będą czyste z tym ratownikiem".*

AS TWR: *"dobrze".*

Godzina 17:48:30 - (z nagrania tła) AS TWR do ADC: *"zbliżanie poprosiło żeby starty były czyste z ratownikiem".* ADC podniesionym głosem wyraził swoją opinię na ten temat.

Godzina 17:49:20 - ADC wydał zgodę na start dla załogi A320.

Godzina 17:50.00 - z drogi startowej (DS) 15 wystartował A320.

Godzina 17:50:19 - załoga A320 nawiązała łączność radiową z krl APP EC S, gdy samolot znajdował się poniżej śmigłowca RAT12. Śmigłowiec RAT12 nie był, w rozumieniu Doc. 4444, zidentyfikowany radarowo i utrzymywał łączności z TWR. Odległość między statkami powietrznymi wynosiła poniżej 3 NM, przy czym przez chwilę jeszcze zmniejszała się. Doprowadziło to do sytuacji, w której załoga samolotu A320 wykonywała lot w przestrzeni powietrznej CTR utrzymując łączności ze służbą radarową (APP) bez wymaganej dla tej służby separacji ze śmigłowcem RAT12, znajdującym się pod kontrolą i na łączności z ADC TWR.

Godzina 17:51:00 - Kontroler APP PC S wykonał telefon bezpośrednio do KRL ADC TWR.

KRL APP: *"Cześć, no (nazwa operatora) zgłasza się do nas poniżej ratownika, my nie mamy go na łączności, separacja nasza jest poniżej 3 mil, to co mamy z nim zrobić?"*

TWR ADC: *"Nie wiem co macie z nim zrobić. Ja korzystam z rozdziału 6 "czterech czwórek", a ponieważ nie ma procedury, która umożliwi mi przytrzymanie ruchu po starcie do momentu przecięcia, bo nie mogę trzymać wysokości, musiałbym wstrzymać ruch".*

KRL APP: *"Być może jest to bezpieczne rozwiązanie".*

TWR ADC: *"No to w takim razie musimy to rozwiązać E-eR-Ka-Ze-tem¹, jeśli uważacie że tak należy".*

KRL APP: *"Dobra, dziękuję".*

¹ Elektroniczny Raport Kierownika Zmiany

Ustalenia

1. Nie stwierdzono, aby zarówno Kontroler TWR jak i Kontroler APP byli przeciążeni pracą.
2. Natężenie ruchu było na poziomie średnim, a i wykonywane obowiązki nie wykraczały ponad to.
3. Statki powietrzne przelatując w pobliżu siebie (poniżej 3 NM na tej samej wysokości) znajdowały się na łączności na dwóch różnych częstotliwościach (TWR i APP) oraz nie posiadały wiedzy o sobie.
4. ADC TWR nie wykonał osobiście żadnej bezpośredniej koordynacji z Kontrolerem APP, do czego był zobligowany (LoA APP-TWR), gdy pilot śmigłowca RAT12 nawiązał łączność radiową. Natomiast, chociaż nieformalną wobec przepisów, taką koordynację dokonał Asystent TWR i jeszcze tuż przed wydaniem zgody na start A320 zdążył przypomnieć Kontrolerowi TWR sugestię APP, co do rozwiązania konfliktu. Następująca reakcja Kontrolera TWR na uwagę Asystenta była wyjątkowo emocjonalna. Nawet i w tym momencie można było skorzystać z „czerwonego telefonu”.
5. Nie ma takiego przepisu, który zakazywałby pozostawienie na łączności TWR samolotu startującego dla zapewnienia mu bezpiecznego przewyższenia kolizyjnego ruchu VFR, szczególnie, jeśli jest to działanie skoordynowane między Kontrolerami TWR i APP, a w dodatku dotyczy lotu specjalnego, jakim był lot RAT12. Działanie takie byłoby jak najbardziej racjonalne i wskazane.
6. W czasie przebiegu zdarzenia, jak i po nim nie odnotowano jakichkolwiek oznak emocji lub irytacji ze strony personelu APP.
7. Oczekiwania Kontrolera APP, iż koordynacja w wyżej opisanym incydencie jedynie tylko z Asystentem TWR będzie wystarczająca, były jak się okazało w praktyce błędne i niezgodne z obowiązującymi przepisami. Podawane w oświadczeniu Kontrolera TWR przykłady innych sytuacji ruchowych, gdy lot ratowniczy odbywał się w okolicy lotniska EPWA nie stanowi uniwersalnej wykładni do oceny sposobu rozwiązywania tego typu konfliktów. Każda sytuacja powinna być oceniana i koordynowana oddzielnie.
8. W opisywanym zdarzeniu Kontroler ADC TWR nie zastosował się do przepisów zawartych w: Doc4444 ICAO (pkt 6.2.1), INOP TWR (pkt 4.2.3.2 i pkt 2.5.8) oraz wynikające z punktu F.1.1 Aneksu F (Sytuacje awaryjne, szczególne i niestandardowe) „Porozumienia o współpracy operacyjnej pomiędzy APP Warszawa i Warszawa TWR”, a co za tym idzie nie wywiązał się z obowiązku zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa dla wykonującego lot specjalny VFR śmigłowca ratowniczego RAT12 i startującego jednocześnie z DS 15 samolotu A320 (IFR).

Jedną z podstawowych reguł w Kontroli Ruchu Lotniczego (ATC) to umiejętność pracy w zespole. Nawet najbardziej wyszkolony i doświadczony kontroler ruchu lotniczego bez tej

umiejętności jest jedynie indywidualistą - przekazicielem zezwoleń ATC, a nie sprawnym trybem w maszynie jaka jest kontrola ruchu lotniczego zapewniająca bezpieczeństwo operacji statków powietrznych. Powyższy incydent jest dobrym przykładem przedstawionej powyżej reguły, który należy przekazywać obecnym i przyszłym kontrolerom ruchu lotniczego w ramach szkoleń podstawowych i odświeżających.

Zarówno kontrolerom TWR jak i APP należy przypomnieć o obowiązku całkowitego stosowania się do wszystkich odpowiednich zapisów zawartych w przepisach.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Błędy w pracy ATM.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

1. Zgłoszono rozpatrywane zdarzenie do Państwowej Komisji Badania Wypadków - kwalifikacja incydent w ruchu lotniczym - wraz z raportem końcowym oraz zebranymi materiałami.
2. Przekazano raport końcowy do Działu Kontroli Lotniska Warszawa w celu zapoznania kierownictwa jednostki z wynikami badania zdarzenia, aby ograniczyć możliwość wystąpienia podobnego zdarzenia w przyszłości.
3. Zespół Badania Zdarzeń ATM przygotowuje informację dla zgłaszającego zdarzenie krl zawierającą ustalenia z przeprowadzonego badania zdarzenia.
4. Wykorzystać raport końcowy w biurze AB jako element budowania zasad „safety culture”.
5. Przekazać raport końcowy i zebrane materiały do Działu Szkolenia i Rozwoju w celu przygotowania zanonimizowanej informacji szkoleniowej na sesje Team Resource Management - TRM².

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

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

² *Celem TRM jest rozwijanie pozytywnych postaw i zachowań wobec ludzkiej umiejętności pracy zespołowej i wydajności w ATC przyczyniających się do zmniejszenia liczby lub zminimalizowania wpływu błędów związanych z pracą zespołową w systemie ATM. (źródło: Europejska Organizacja ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej - Eurocontrol)*