Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT 2019/1713

UCHWAŁA

z dnia 4 kwietnia 2022 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot, Embraer ERJ190 - 200 - 200IGW
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-LNM
Data zdarzenia:	20 maja 2019 r.
Miejsce zdarzenia:	RWY 15 lotniska EPWA

Po rozpatrzeniu Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia przedstawionego przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej – Polską Agencję Żeglugi Powietrznej, działając na podstawie Art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz §18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

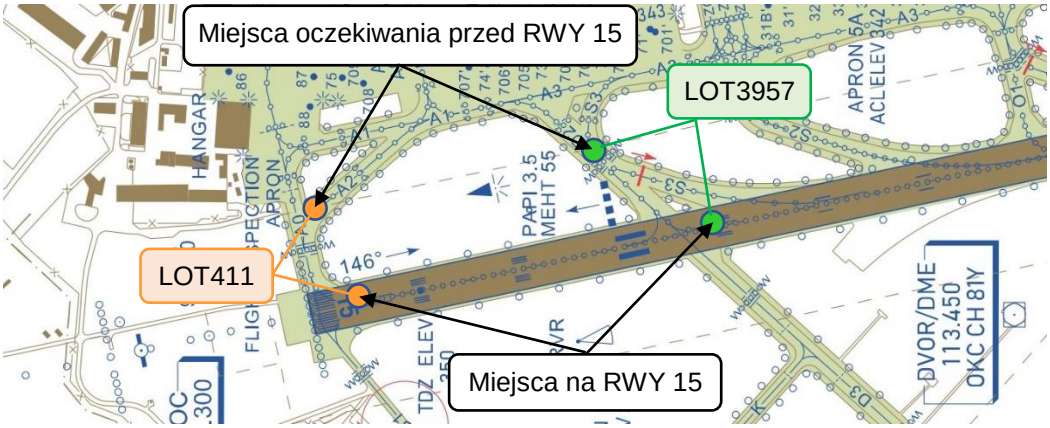
1. **Zdarzenie miało następujący przebieg:**

Na lotnisku EPWA w użyciu był wyłącznie RWY 15 wykorzystywany do operacji startów i lądowań. Warunki atmosferyczne pozwalały krl TWR na obserwację pola manewrowego lotniska. Na zajęcie RWY 15 oczekiwały dwa samoloty. Na TWY D2 oczekiwał Bombardier DHC8 (SP-EQH) o znakach wywoławczych LOT3957, a na TWY A0 Embraer ERJ190 (SP-LNM) o znakach wywoławczych LOT411. O godz. 11:56:12 UTC krl TWR wydał załodze LOT3957 zezwolenie warunkowe na zajęcie RWY 15 za lądującym samolotem Boeing 787 i oczekiwanie. Załoga LOT411 błędnie uznała, że zezwolenie dotyczy jej samolotu. Załogi obu samolotów jednocześnie powtórzyły zezwolenie. Krl TWR oświadczył, że zrozumiał powtórzenie zezwolenia przez załogę LOT3957, ale z pogłosem. Analiza zapisów częstotliwości TWR oraz dźwięku w Sali operacyjnej TWR wskazała na wystąpienie podwójnej transmisji (double transmission), która była nieczytelna.

Oba samoloty zajęły RWY 15 po minięciu TWY D2 przez lądujący samolot Boeing. LOT3957 zajął RWY na wysokości TWY D2, a LOT411 na wysokości TWY A0. Ze względu na budowę Sali operacyjnej TWR EPWA siedzący na stanowisku krl TWR nie może obserwować początku RWY 15, który jest zasłonięty przez jeden ze słupów łączących szyby. W celu obserwacji wzrokowej tej części pola manewrowego lotniska należy się wychylić. Do monitorowania ruchu na polu manewrowym krl TWR mógł wykorzystać zobrazowanie radaru powierzchni lotniska (Surface Movement Radar –

SMR). Na zapisie zobrazowania SMR oba samoloty były widoczne w czasie oczekiwania przed i na RWY 15.

Gdy oba samoloty zajmowały RWY 15, do lądowania podchodził samolot Boeing 737-800 (SP-ENN) o znakach wywoławczych ENT19YJ. O godz. 11:58:40 UTC, gdy ENT19YJ znajdował się w odległości 3 NM od RWY 15, załoga LOT3957 otrzymała zezwolenie i rozpoczęła start.



Rys. 1 Położenie samolotów LOT3957 i LOT411 przed i na RWY 15 lotniska EPWA [źródło: AIP Polska, PKBWL]

Na Salę operacyjną TWR EPWA przybył już kontroler, który od godz. 12:00 UTC miał pracować na stanowisku krl TWR. Zapytał on krl TWR przekazującego stanowisko o drugi samolot na RWY 15. Gdy krl TWR zobaczył LOT411 wydał załodze ENT19YJ polecenie wykonania procedury po nieudanym podejściu. Jednocześnie ze względu na startujący LOT3957 krl TWR zmienił tę procedurę i nakazał załodze ENT19YJ wykonanie zakrętu w lewo na kurs 110°. Samolot ENT19YJ znajdował się wtedy w odległości 2,5 NM od RWY 15. Krl TWR oświadczył, że przed wydawaniem zezwoleń na lądowanie obserwował RWY. Powinno to zapewnić zauważenie kolizyjnego samolotu LOT411 na RWY przed wydaniem zezwolenia na lądowanie samolotu ENT19YJ. Po zapewnieniu bezpieczeństwa samolotu podchodzącego do lądowania i znajdującego się na RWY 15, krl TWR przekazał załodze LOT411 informację, że nie otrzymała ona zezwolenia na zajęcie RWY. Załoga odpowiedziała, że potwierdziła otrzymanie zezwolenie na zajęcie RWY i oczekiwanie. Po chwili obie strony stwierdziły, że nastąpiło nieporozumienie.

Krl TWR przekazał do krl APP Warszawa samolot ENT19YJ, którego załoga rozpoczęła procedurę po nieudanym podejściu. W tym czasie na wskaźniku zobrazowania radarowego krl APP, w rejonie skrzyżowania RWY 15 i RWY 11, pojawił się znacznik samolotu LOT3957. Samoloty wykonywały lot z kursem RWY 15. ENT19YJ był szybszy od LOT3957 i zbliżał się do samolotu po starcie. Sytuacja konfliktowa zakończyła się gdy ENT19YJ wykonał zakręt w lewo, a LOT3957 w prawo. Najmniejsza odległość pomiędzy samolotami wyniosła 2,18 NM przy różnicy wysokości około 900 ft. Wymagana pozioma separacja radarowa wynosiła ≥3 NM, a separacja pionowa ≥1000 ft. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej przeprowadziła analizę zbliżenia w ramach oceny działań podejmowanych po wtargnięciu samolotu LOT411 na RWY 15. Samolot LOT411 wystartował o godz. 06:02 UTC.

2. **Przyczyna zdarzenia:**

Do wtargnięcia samolotu na drogę startową doszło w wyniku niezrozumienia przez załogę zezwolenia wydanego załodze innego statku powietrznego.

3. **Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:**

1) Brak reakcji krl TWR na nieczytelną dla słuchającego jednoczesną korespondencję załóg dwóch samolotów.
2) Intensywny ruch lotniczy na jednej drodze startowej.
3) Nieefektywna obserwacja wzrokowa RWY 15 przez krl TWR, który nie zauważył zajęcia RWY przez samolot, który nie otrzymał stosownego zezwolenia.
4) Lokalizacja słupa łączącego szyby Sali operacyjnej TWR EPWA, który zasłania widok ze stanowiska krl TWR na początek RWY 15.
5) Niewykorzystanie zobrazowania radaru powierzchni lotniska do monitorowania zgodności ruchu pojazdów oraz statków powietrznych z wydanymi zezwoleniami i instrukcjami.
6) Wydanie zgody na zajęcie RWY 15 gdy samolot LOT411 zbliżał się do punktu oczekiwania na TWY A0, co nie powinno, ale mogło spełnić oczekiwanie załogi (expectation bias) na płynne zajęcie RWY 15.

4. **Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane/ zrealizowane przez podmiot badający:**

Raport z badania przekazać krl TWR uczestniczącemu w zdarzeniu w celu zapoznania z jego ustaleniami.

5. **Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie **Przewodniczący Komisji**