



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT 2019/4758

UCHWAŁA

z dnia 3 września 2021 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot, Piper PA-28R-201 Arrow III / Samolot, Airbus A319-100
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-TUT/G-EZIY
Data zdarzenia:	15 października 2019 r.
Miejsce zdarzenia:	CTR i TMA Kraków

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:

O godz. 15:10¹ samolot Piper PA-28R, o znakach rozpoznawczych SP-TUT, wykonywał podejście do niskiego przelotu nad RWY 07 EPKK. Krl APP Kraków² przekazał krl TWR EPKK³ instrukcję odejścia Pipera z kursem RWY 07 z naborem do 4000 ft AMSL. Krl TWR przekazał instrukcję załodze Pipera. Po wykonaniu przez Pipera niskiego przelotu krl TWR wydał załodze samolotu Airbus A319, o znakach rozpoznawczych G-EZIY, zezwolenie na zajęcie RWY 07. O godz. 15:14 krl TWR wydał zezwolenie na start Airbusa. W tym czasie Piper osiągnął 2000 ft AMSL. Oba samoloty wykonywały loty według IFR. W czasie zdarzenia na lotnisku EPKK występowało duże natężenie ruchu lotniczego. Bezpośrednio po niskim przelocie Pipera, a przed startem Airbusa, nastąpiło lądowanie śmigłowca. Dodatkowo kolejny samolot pasażerski zbliżał się do odległości około 10 NM na prostej do lądowania. Mogło to zaburzyć poczucie upływu czasu u krl TWR. Po wydaniu zezwolenia na start Airbusa krl TWR zadzwonił do APP EPKK i usłyszał, że Piper za chwilę otrzyma zmianę kursu, aby nie blokował odlotów z kursem RWY. Krl TWR nie przekazał APP EPKK informacji o startującym Airbusie i nie przerwał jego startu.

¹ Wszystkie czasy w raporcie LMT = UTC + 2h.

² Organ kontroli zbliżania Kraków.

³ Organ kontroli lotniska EPKK.

Kiedy samolot Airbus został zobrazowany na wskaźniku radarowym APP EPKK, Piper nadal wznosił się z kursem RWY i osiągnął 2600 ft AMSL. Szybszy Airbus zbliżał się do poprzedzającego go Pipera. Po nawiązaniu łączności załoga Airbusa przekazała krl APP, że obserwuje z przodu Pipera. Krl APP nakazał załodze Pipera wykonanie natychmiastowego zakrętu w prawo na kurs 160°, a Airbusa w lewo na kurs 360°.

Najmniejsza odległość pomiędzy samolotami wynosiła 2,01 NM w poziomie i 400 ft w pionie (przy wymaganych minimalnych wartościach separacji 5 NM i 1000 ft). Gdy oba samoloty znajdowały się na wysokości 3500 ft AMSL odległość między nimi wynosiła 2,9 NM, a w wyniku zmiany kursów zwiększała się.

2. Przyczyna zdarzenia:

Przyczyną zdarzenia było wydanie przez krl TWR zezwolenia na start samolotu Airbus bez zachowania separacji czasowej, przy braku koordynacji z APP EPKK.

3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

- 1) Intensywny ruch lotniczy w rejonie lotniska.
- 2) Utrata świadomości sytuacyjnej przez krl TWR.

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

W terminie 2 miesięcy od otrzymania raportu końcowego zdarzenie zostanie omówione z uczestniczącym w zdarzeniu kontrolerem TWR EPKK.

5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji