



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	367/15			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>22 marca 2015 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>Lotnisko im. F. Chopina w Warszawie (EPWA)</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>a) Samolot, Embraer 190 (E190) b) Samolot, Embraer 170 (E170)</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>20 lipca 2015 r.</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Naruszenie bezpieczeństwa drogi startowej (Runway Incursion – RI) na RWY 29 w EPWA podczas kołowania do startu samolotu E190. W zdarzeniu udział brała również załoga samolotu E170, która otrzymała zezwolenie na zajęcie RWY 29 od drogi kołowania (TWY) A4 z instrukcją "back track and line up RWY 29", co wykonywała. Załoga E190 kołująca po TWY E do startu z RWY 29 otrzymała i potwierdziła instrukcję "number two for departure line up RWY 29 in sequence". W momencie kiedy samolot E170 był na wysokości TWY N3 otrzymał zezwolenie na start i w tym samym czasie samolot E190 zaczął wjeżdżać na RWY 29, co zgłosiła załoga E170. Załoga E190 otrzymała instrukcję przecięcia progu RWY29 i zwolnienie go w TWY L. Samolot E170 wystartował jako pierwszy, a E190 pięć minut później.

Ustalania

1. Do Runway Incursion doszło w wyniku użycia przez Kontrolera TWR (krl TWR) niewłaściwej frazeologii przy wydawaniu zgody na zajęcie pasa dla załogi E190.
2. Słowa: „...you are number two in sequence line-up runway 29...” nałożyły się na konfigurację biorących udział w incydencie samolotów, w której E190 nie widział kołującego do startu po pasie samolotu aż do momentu zajmowania progu oraz na fakt, że przy wydawaniu przez krl TWR zgody na zajęcie RWY dla załogi E170 załoga samolotu E190 była na innej częstotliwości (GND). Załoga samolotu E190 nie słyszała wydawanej zgody dla E170 i niespodziewanie wkołował na RWY 29 przed szykującego się do startu E170.
3. Reakcja nastąpiła gdy samoloty zagrożone dzieliła odległość ok. 200 metrów. Pierwsza zareagowała załoga samolotu E170, a następnie krl TWR-ADC, który nakazał załodze E190 przekołowanie przez próg RWY 29 na drugą stronę pasa w TWY L.
4. Pracujący na stanowisku KRL ADC TWR licencję kontrolera ruchu lotniczego - uprawnienia ADI i OJT - otrzymał odpowiednio w 2002 r. i 2008 r. W dniu zdarzenia posiadał aktualne ww. uprawnienia oraz ważne badania lekarskie. Kurs odświeżający z sytuacji niebezpiecznych odbył w dniach 27-31.01.2014 r.
5. Zdarzenie omówiono z pilotami obydwu samolotów i włączono do materiału szkoleniowego do wykorzystania podczas szkoleń okresowych.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Błędy w pracy ATM.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

1. Przekazać raport końcowy do Działu Kontroli Lotniska Warszawa w celu:
 - a) przypomnienia kontrolerom kontroli lotniska o obowiązku używania prawidłowej frazeologii lotniczej.
 - b) poinformowania uczestniczącego w zdarzeniu KRL o zakończeniu postępowania oraz zapoznania go z wynikami badania zdarzenia aby ograniczyć możliwość wystąpienia podobnego zdarzenia w przyszłości.
2. 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 z zakresu posługiwania się prawidłową frazeologią lotniczą.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

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