

Aeroklub Gdański
 Lotnisko
 Ul. Powstańców Warszawy
 83-000 Pruszcz Gdański
 (Użytkownik statku powietrznego)

Nr ewidencyjny zdarzenia lotniczego

229/05

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
 ul. Chałubińskiego 4/6
 00-928 Warszawa

tel. +48 (22) 630 11 31; fax. +48 (22) 630 11 43
 tel. alarmowy: 0-500 233 233

RAPORT KOŃCOWY Z BADANIA INCYDENTU LOTNICZEGO

- Data i czas lokalny zaistnienia incydentu:** 3 października 2005 r. godz. 09.35 UTC
- Miejsce startu i zamierzonego lądowania:** ADEP: EPPR ADEST: EPPO
- Miejsce zdarzenia:** EPKS
- Rodzaj, typ, znaki rozpoznawcze, właściciel statku powietrznego:**
 Samolot Cessna 150, SP-FOY, prywatny
- Typ operacji:** Przelot z EPPR do EPWA
- Faza lotu:** Lądowanie
- Warunki lotu:** dzień wg. przepisów VFR
- Czynniki pogody:**

Time(CEST)	Temperatura	Punkt rosy	Wilgotność	Ciśnienie na poziomie morza	Widzialność	Kierunek wiatru	Prędkość wiatru	Gust Speed	Precipitation	Wydarzenia	Warunki pogodowe
10:00 AM	55.4 °F / 13.0 °C	51.8 °F / 11.0 °C	88%	30.30 cali / 1026 hPa	3.7 mil / 6.0 km	cisza	cisza	-	N/A		przewaga chmur
METAR EPPO 030800Z 0000KT 6000 BKN055 13/11 Q1026											
10:30 AM	55.4 °F / 13.0 °C	51.8 °F / 11.0 °C	88%	30.30 cali / 1026 hPa	3.7 mil / 6.0 km	PnPnWs	1.2 mph / 1.9 km/h	-	N/A		przewaga chmur
METAR EPPO 030830Z 0300KT 6000 BKN055 13/11 Q1026											
11:00 AM	57.2 °F / 14.0 °C	51.8 °F / 11.0 °C	82%	30.30 cali / 1026 hPa	3.7 mil / 6.0 km	północny	4.6 mph / 7.4 km/h	-	N/A		przewaga chmur
METAR EPPO 030900Z 3600KT 6000 BKN070 14/11 Q1026											
11:30 AM	57.2 °F / 14.0 °C	51.8 °F / 11.0 °C	82%	30.30 cali / 1026 hPa	4.3 mil / 7.0 km	północny	3.5 mph / 5.6 km/h	-	N/A		przewaga chmur

W czasie podejścia i lądowania samolotu SPFOY kontroler ruchu lotniczego przekazywał załodze informacje meteorologiczne zawierające tylko dane o wietrze i ciśnieniu. Pełniejsza informacja została przekazana załodze LOT402 o godzinie 10:25:17 UTC a więc około 40 minut po lądowaniu SPFOY na lotnisku Poznań/Krzesiny.

10.25.17 TWR EPPO „4-0-2 Wieża podaje pas w użyciu 2-9, poziom przejściowy 6-0, wiatr 0-60 stopni 3 węzły, widzialność 7 kilometrów, zamglenie, chmurki broken 6-500 stóp, temperatura 15 stopni, Q-N-H 10-26.”

9. Organizator lotu:

Aeroklub Gdański

10. Dane dotyczące dowódcy SP:

Mężczyzna, lat 35; nalot ogólny 127 godz. 06 min.; jako dowódca: 81 godz. 46 min.

11. Umiejscowienie lotnisk Poznań/Ławica (EPPO) i Poznań/Krzesiny (EPKS)

Zgodnie z AIP Polska lotniska te położone są w TMA Poznań. EPPO w sektorze A TMA i w CTR Poznań/Ławica, EPKS w sektorze B TMA i w MATZ Krzesiny. Odległość pomiędzy ARP tych lotnisk wynosi około 13.8 km. Kierunki geograficzne dróg startowych wynoszą odpowiednio: $108^{\circ}/288^{\circ}$ dla EPPO i $118^{\circ}/298^{\circ}$ dla EPKS. Droga startowa lotniska EPPO wykonana jest z asfaltobetonu i oznaczona zgodnie z przepisami ICAO, droga startowa lotniska EPKS wykonana jest najprawdopodobniej z betonu i zgodnie z uwagą na stronie AD 2 EPKS-5, w pkt. 12 brak jest malowania oznaczenia RWY.

12. Opis przebiegu i okoliczności zdarzenia:

Okolo godziny 09:13:26 UTC załoga zgłosiła się na częstotliwości SNRL Poznań (organ zapewniający FIS) i poinformowała o wykonywaniu lotu z Pruszcza Gdańskiego na lotnisko Poznań/Ławica na samolocie Cessna 150. Przekazała, że utrzymuje 1200 stóp na QNH 1027 hPa i aktualnie jest 20 km przed miejscowością Pobiedziska. W odpowiedzi SNRL Poznań polecił zgłosić Pobiedziska i przekazał aktualne ciśnienie na lotnisku Poznań/Ławica QNH 1026. O godzinie 09:19:44 UTC załoga SPFOY skorygowała wcześniejsze informacje i poinformowała, że jest 20 minut od Pobiedzisk to jest około 35 km. Okolo godziny 09:34:19 UTC załoga SPFOY zgłosiła Pobiedziska. W odpowiedzi SNRL Poznań polecił nawiązać łączność z TWR Poznań na częstotliwości 118.22 MHz. O godzinie 09:35:51 UTC załoga SPFOY zgłosiła się na częstotliwości TWR EPPO i poinformowała o wykonywaniu lotu z Pruszcza Gdańskiego na lotnisko Poznań/Ławica na samolocie Cessna 150. Przekazała, że aktualnie minęła Pobiedziska i utrzymuje 1200 stóp na QNH 1026 hPa. W odpowiedzi kontroler ruchu lotniczego TWR EPPO polecił wykonywać z kursem na lotnisko i nie zbliżać się do osi pasa. Przekazał, że aktualnie na długą prostą podchodzi inny samolot, pas w użyciu to 29 a warunki meteorologiczne są następujące: kierunek wiatru 360° , prędkość wiatru 2 węzły, ciśnienie QNH 1026 hPa. Po powtórzeniu tych informacji przez załogę SPFOY krl TWR EPPO polecił o 09:36:54 UTC wykonywać dalszy lot z kursem na LAW (cytat z odpisu korespondencji „i z kursem na lawa wykonujcie”). Załoga SPFOY potwierdziła odebranie tego polecenia. Rzeczywisty, dalszy lot SPFOY nie może być zweryfikowany ze względu na to, że samolot nie był zobrazowany w systemie radarowym AMS2000+. Okolo godziny 09:42:33 UTC kontroler ruchu lotniczego TWR EPPO zapytał załogę SPFOY czy samolot jest wyposażony w transponder. Po otrzymaniu negatywnej odpowiedzi polecił zgłoszenie się z widocznością lotniska. O godzinie 09:43:26 UTC załoga SPFOY zgłosiła się z widocznością lotniska (należy domniemywać, że było to lotnisko Poznań/Krzesiny). W odpowiedzi kontroler ruchu lotniczego TWR EPPO pracujący na stanowisku ADC polecił kontynuować podejście i zgłosić prostą 29 (w domyśle lotniska Poznań/Ławica). O godzinie 09:44:19 UTC załoga SPFOY zgłosiła prostą 29 (prawdopodobnie była to prosta 30 lotniska Poznań/Krzesiny). W odpowiedzi kontroler ruchu lotniczego TWR EPPO zezwolił na lądowanie (nie podając numeru RWY) oraz przekazał warunki meteorologiczne: kierunek wiatru 050° , prędkość wiatru 2 węzły. O godzinie 09:46:27 UTC załoga SPFOY poinformowała, że zakończyła dobieg i zapytała czy ma kołować pod terminal „General Aviation”? W odpowiedzi krl TWR EPPO potwierdził to. Okolo godziny 09:47:30 UTC asystent krl TWR EPPO zadzwonił na lotnisko Poznań/Krzesiny z pytaniem czy jakiś samolot tam nie wylądował. Pracownik wojskowego

organu ruchu lotniczego potwierdził, że jakiś samolot na lotnisku wylądował. W tym samym czasie krl TWR EPPO po wywołaniu SPFOY i pytaniu gdzie się oni znajdują otrzymał odpowiedź, że SPFOY kołuje pod terminal. Po skonfrontowaniu tego z informacją udzieloną przez pracownika wojskowego organu ruchu lotniczego krl TWR EPPO poinformował załogę SPFOY o tym, że wylądowali w Krzesinach oraz polecił przejście na częstotliwość 135.425 MHz.

Działania służb ruchu lotniczego

W wyniku przeprowadzonego postępowania wyjaśniającego należy stwierdzić, że praca organu służby informacji powietrznej „Poznań Informacja” zgodna była z obowiązującymi standardami, przepisami i procedurami.

Analizując działania kontrolera ruchu lotniczego pracującego na stanowisku ADC organu „Poznań TWR” należy stwierdzić, że:

1. Kontroler ruchu lotniczego nie stosował się do przepisów regulujących wykonywanie przylotów VFR na lotnisko kontrolowane Poznań/Ławica. Po zgłoszeniu się SPFOY nie została mu wyznaczona strefa oczekiwania zwłaszcza, że na długiej prostej był inny statek powietrzny. W dalszej części kontroler nie wydaje frazeologicznego zezwolenia na podejście VFR oraz nie określa podstawowego parametru lotu, jakim jest wysokość. Około godziny 09:36:54 UTC nakazuje wykonywanie lotu (VFR) z kursem na pomoc nawigacyjną DVOR/DME „LAW”. Zapisy AIP Polska strona AD 2 EPPO-8 nakazują, aby doloty VFR na lotnisko EPPO były wykonywane trasą VFR nr 9. Przy wydawaniu zezwolenia na lądowanie dla SPFOY krl nie podaje oznaczenia RWY.
2. W trakcie podejścia i lądowania SPFOY na lotnisko kontrolowane Poznań/Ławica kontroler ruchu lotniczego nie śledził tego samolotu. Po wylądowaniu (w rzeczywistości na lotnisku Poznań/Krzesiny) załoga samolotu informuje o zakończeniu dobiegu i sugeruje kołowanie pod terminal „General Aviation”. W odpowiedzi krl (CTR lotniska Poznań/Ławica) przekazuje cytą „Zgadza się Wieża” udzielając w ten sposób zgodę na kołowanie samolotu nie obserwując go.

Wyposażenie techniczne stanowiska ADC Poznań TWR

Stanowisko pracy kontrolera ruchu lotniczego ADC Poznań TWR wyposażone jest w tzw. „tracer”. Jest to podgląd radarowy radaru wtórnego (zlokalizowanego w pobliżu AD Poznań/Ławica) wchodzącego w skład obszarowego systemu wieloradarowego. Na tym podglądzie mapa przestrzeni powietrznej nie uwzględniała zmian, które weszły w życie 29 września 2005 roku. Na stanowisku ADC TWR Poznań zainstalowany jest także wskaźnik radarowy uruchomianego systemu radarowego (system obejmuje radary wtórne w Poznaniu, Szczecinie i Wrocławiu) dla TMA Poznań. System ten jest w trakcie zatwierdzania przez ULC i nie ma jeszcze odpowiedniego certyfikatu. Na wskaźniku radarowym tego systemu mapy przestrzeni zawierają zmiany wprowadzone w dniu 29.09.2005 roku.

13. Przyczyna (przyczyny) zdarzenia:

W trakcie badania Zespół badawczy PKBWL na podstawie analizy zapisów korespondencji radiowej załogi ze SRL, raportu końcowego z przeprowadzonego postępowania wyjaśniającego przez Dział Inspekcji ATM Agencji Ruchu Lotniczego oraz innych dokumentów ustalił następujące przyczyny incydentu w ruchu lotniczym:

1. Bezpośrednią przyczyną zdarzenia był błąd dowódcy statku powietrznego Cessna 150 SP-FOY polegający na niezamierzonym odchyleniu toru lotu statku powietrznego, czego skutkiem był wlot w MATZ Krzesiny zamiast w CTR Poznań/Ławica.
2. Błędne zidentyfikowanie lotniska Poznań/Krzesiny jako Poznań/Ławica i wykonanie na nim operacji lądowania.

W trakcie przeprowadzonego postępowania ujawniono szereg uchybień w pracy organu kontroli lotniska Poznań/Ławica. Należy uznać je za przyczyny pośrednie, które nie wyeliminowały ww. błędu załogi SP-FOY.

14. Zalecenia profilaktyczne:

1. Zwrócić szczególną uwagę pilotom na staranne przygotowanie nawigacyjne przed lotem.
2. Loty wykonywać po trasach dolotowych i odlotowych właściwych dla danych lotnisk, zgodnie z publikacją w Zbiorze Informacji Lotniczej AIP – Polska.
3. Omówić z personelem latającym zaistniałe zdarzenie, ze szczególnym zwróceniem uwagi na procedury dotyczące wykonywania lotów w przestrzeni kontrolowanej.
4. Rozważyć zasadność poddania pilota ponownym egzaminom LKE z zakresu: nawigacja, przepisy wykonywania lotów.
5. Rozważyć wprowadzenie do Instrukcji Operacyjnych Organów Kontroli Lotniska (INOP) odpowiednich procedur i przeszkolić personel TWR do wykorzystania podglądu zobrazowania radarowego, w celu udzielania niezbędnych informacji, w wypadku zagrożenia bezpieczeństwa statku powietrznego lub, jeżeli zostanie stwierdzone naruszenie warunków zezwolenia kontroli. Ewentualnie opracować procedury współpracy z właściwymi terytorialnie służbami ruchu lotniczego, które posiadają uprawnienia do sprawowania kontroli radarowej, w celu podjęcia odpowiednich działań.
6. Państwowy Organ Zarządzania Ruchem Lotniczym według własnych ustaleń.

KONIEC

Kierujący badaniem:

.....