

KRONOTRANS Speditions GmbH
Postfach14
5035 Salzburg/Flughafen
Austria
Fax: +49 171 3065866
e-mail: DCLOG@kronospan.de

Nr ewidencyjny zdarzenia lotniczego

129/06

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

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

RAPORT KOŃCOWY Z BADANIA INCYDENTU LOTNICZEGO

1. Data i czas zaistnienia incydentu:

Dnia 16 czerwca 2006 roku godz. ok. 18.40 UTC

2. Miejsce startu i zamierzonego lądowania:

Lot nr: D-CLOG - ADEP – LOWS DEST- EPPO

3. Miejsce zdarzenia:

FIR WARSZAWA – TMA EPPO, lotnisko wojskowe Krzesiny (EPKS)

4. Rodzaj, typ, znaki rozpoznawcze, właściciel statku powietrznego:

Beech King Air 350

Znaki rozpoznawcze: D-CLOG

Użytkownik: KRONOTRANS Speditions GmbH

5. Typ operacji:

Usługa własna

6. Faza lotu:

Podejście do lądowania widzialnością na lotnisku Poznań Ławica EPPO

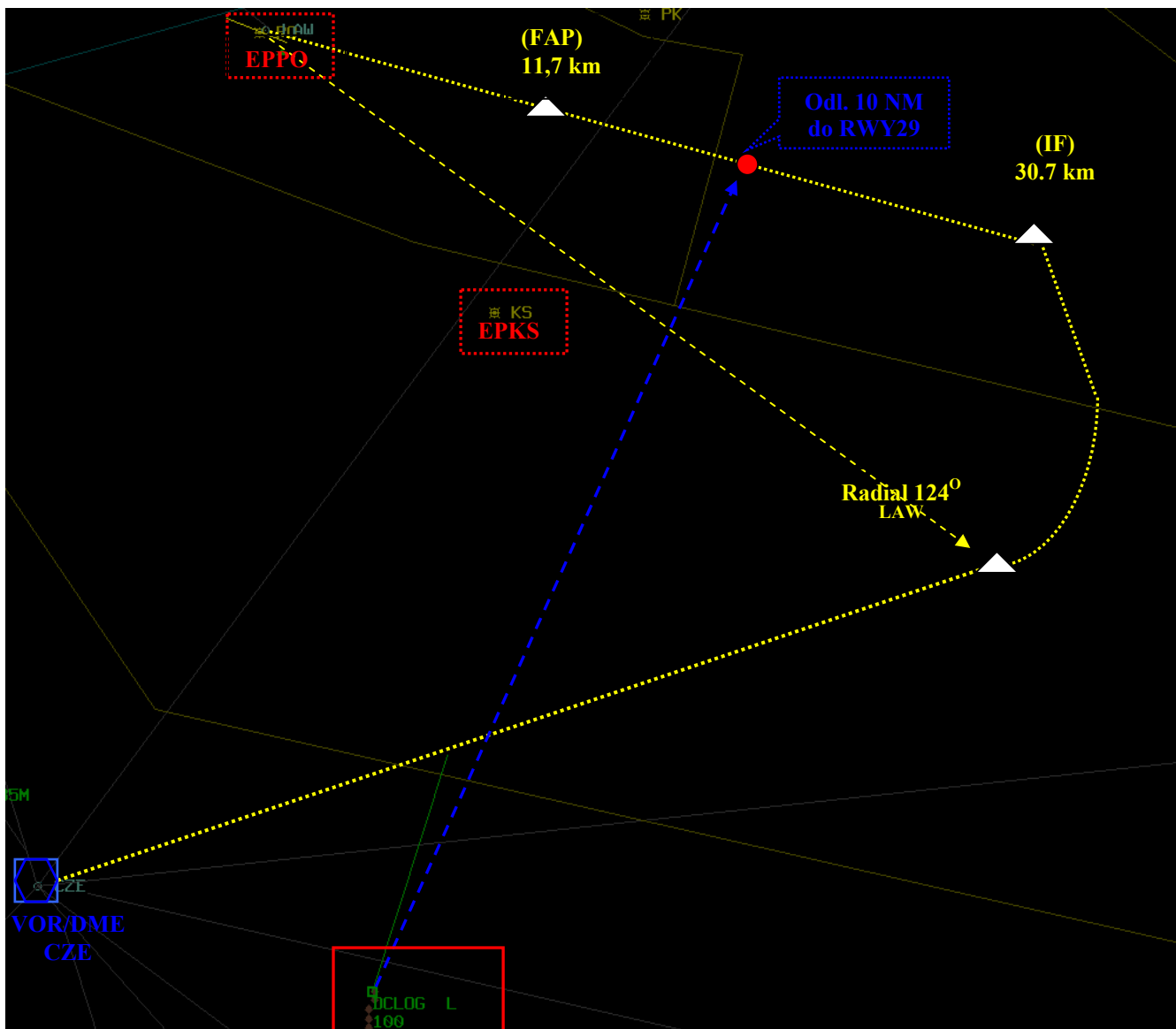
Lądowanie na zamkniętym lotnisku wojskowym Poznań – Krzesiny EPKS

7. Warunki lotu:

Pora dnia - wieczór

8. Czynniki pogody:

Bez wpływu.



Legenda:

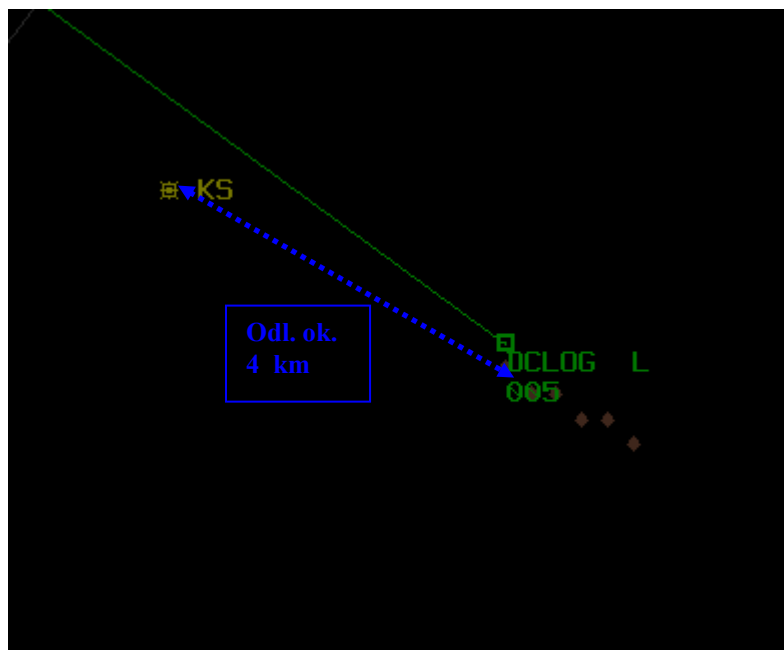
1. Procedura ILS/DME "Z" albo LLZ „Z” na RWY29 EPPO



2. Trasa lotu samolotu DCLOG



Pilot powtórzył zezwolenie i kontynuował zniżanie do 2500 stóp z kursem północnym-wschodnim. O godzinie 18.35.45 UTC pilot D-COLG zgłosił, że obserwuje lotnisko i poprosiło o zezwolenie na podejście z widzialnością na RWY29. KRL TWR EPPO zezwolił na podejście z widzialnością z lewym kręgiem nadlotniskowym, jednocześnie zezwalając na kontynuowanie zniżania do wysokości 2500 stóp AMSL, a następnie dalsze zniżanie już na ścieżce podejścia do lądowania. Pilot potwierdził zezwolenie i kontynuował lot. O godzinie 18.39.28 UTC pilot zgłosił „krótka prosta” i otrzymał od krl TWR EPPO zezwolenie na lądowanie.



O godzinie 18.39.58 UTC krl TWR EPPO zapytał pilota czy obserwuje światła pasa startowego. Pilot odpowiedział, że nie obserwuje i poinformował krl o wylądowaniu na niewłaściwym lotnisku (EPKS) oraz poprosił o pomoc w celu ponownego startu na lotnisko Poznań - Ławica (EPPO).



Krl TWR EPPO podjął, bez rezultatu, próby nawiązania kontaktu ze służbą ruchu lotniczego lotniska EPKS w celu ewentualnej koordynacji działań w stosunku do samolotu D-CLOG. W wyniku zaistniałej sytuacji krl TWR EPPO pozostawił decyzję, co do dalszych działań dowódcy samolotu. Pilot zdecydował się wykonać start i kontynuować lot na lotnisko EPPO. Po starcie z EPKS o godzinie 18.44 UTC pilot otrzymał zezwolenie na wznoszenie do 2500 stóp, a następnie po zgłoszeniu obserwacji lotniska EPPO na lądowanie. Pilot przed odlotem z EPPO złożył Post Flight Report, w którym opisał przebieg całego zdarzenia.

Komisja w trakcie badania zapoznała się z zapisem fonicznym korespondencji radiowo-telefonicznej, zrzutami zarejestrowanej sytuacji ruchowej z systemu radarowego systemu AMS 2000+ oraz z dokumentacją dotyczącą zdarzenia. Na podstawie analizy w/w materiałów, komisja ustaliła, że:

W odniesieniu do załogi samolotu DCLOG

1. Załoga samolot w niewystarczającym stopniu przeprowadziła analizę opublikowanych procedur podejścia do lądowania na lotnisku EPPO, ponieważ pomimo wyraźnego ostrzeżenia zamieszczonego na mapach zarówno w Zbiorze Informacji Lotniczych AIP – Polska, jak również publikacji Jeppesen o możliwości pomyłkowego zidentyfikowania lotniska EPKS jako EPPO („DO NOT MISTAKE KRZESINY aerodrome 13,8 km (7,4 NM) SE OF POZNAN/ Ławica WHEN APPROACHING RWY 29” [AIP-Polska]; „Do not mistake Krzesiny 7,4 NM southeast of Lawica when approaching Rwy 29” [Jeppesen]), przez pomyłkę lądowała na zamkniętym lotnisku wojskowym Poznań – Krzesiny (EPKS).

W odniesieniu do organów kontroli ruchu lotniczego lotniska

1. Wlot samolotu DCLOG w przestrzeń powietrzna TMA EPPO odbył się niezgodnie z planem lotu (...P733 → CZE → DCT) oraz był wykonywany niezgodnie z obowiązującymi procedurami dolotowymi lotniska EPPO, co bardzo istotne jest w przypadku zabezpieczania proceduralnej kontroli ruchu lotniczego w TMA EPPO.
2. W zezwoleniu krl TWR EPPO nieokreślone zostało jednoznacznie oznaczenie podejścia ILS/DME RWY 29, według którego ma być ono wykonane tzn. „Y” czy „Z”.
3. Zezwolenie na lądowanie zostało wydane bez obserwacji samolotu na prostej do lądowania, zwłaszcza, że warunki atmosferyczne były dobre (CAVOK), pilot wykonywał podejście z widzialnością i zgłosił „krótka prosta”.

12. Przyczyny zdarzenia:

1. Bezpośrednią przyczyną incydentu był niezamierzony wlot w wyniku błędnej identyfikacji lotniska, samolotu D-CLOG w przestrzeń powietrzną strefy ruchu lotniskowego lotniska wojskowego (MATZ EPKS) oraz lądowanie bez zezwolenia właściwych wojskowych służb ruchu lotniczego na wyżej wymienionym lotnisku.
2. Dopuszczenie przez służby kontroli ruchu lotniczego do wlotu samolotu D-CLOG w rejon kontrolowana lotniska TMA EPPO oraz zezwolenie na rozpoczęcie podejścia do lądowania nie zgodnie z obowiązującymi procedurami.

13. Zalecane profilaktyczne.

1. Zintensyfikować prace wdrożeniowe przy uruchamianiu nowego systemu radarowego, które powinny doprowadzić do jak najszybszego uruchomienia radarowej służby organu kontroli zbliżania w rejonie kontrolowanym lotniska Poznań – Ławica (EPPO).
2. Do czasu zapewnienia radarowej służby ruchu lotniczego w TMA EPPO, wprowadzić w lotach wykonywanych według przepisów IFR bezwzględny nakaz wydawania przez organ kontroli lotniska TWR EPPO zezwolenia na podejście do lądowania tylko według opublikowanych procedur.
3. Rozważyć wprowadzenie do Instrukcji Operacyjnej TWR EPPO zapisu, że w sytuacjach, kiedy została wydana zgoda na podejście do lądowania z widocznością, kontroler ruchu lotniczego organu kontroli lotniska TWR EPPO ma obowiązek zapytać pilota statku powietrznego o odległość w stosunku do pomocy nawigacyjnych LAW lub POZ, i na podstawie tej informacji po uzyskaniu kontaktu wzrokowego ze statkiem powietrznym może zezwolić na lądowanie.
4. Rozważyć wprowadzenie do Instrukcji Operacyjnych Organów Kontroli Lotniska (INOP) wprowadzenie 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.
5. Powyższe zdarzenie omówić z personelem organu kontroli ruchu lotniczego TWR EPPO.

KONIEC

Kierujący badaniem incydentu:

Bogdan Fydrych

.....