



UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 5 marca 2014 roku, przedstawionych przez organ zarządzania przestrzenią powietrzną i zarządzającego lotniskiem informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego, które wydarzyło się w dniu 28 listopada 2014 r. na lotnisku Bydgoszcz – Szwedkowo (EPBY), działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylającego dyrektywę 94/56/WE¹**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionych podmiotów i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Awaria zasilania na lotnisku EPBY od godz. 05:30 do 06:27 UTC skutkująca brakiem zasilania wszystkich urządzeń organu kontroli lotniska (TWR) między innymi: radiostacji podstawowej oraz zapasowej, terminali systemu P_21, radiostacji FM, systemów AW-11 i Pandora, lampy sygnalizacyjnej (light gun), telefonów, wskaźników ILS BYD oraz DVOR BYZ. Ze względu na brak możliwości zapewnienia służby ruchu lotniczego (ATC), NOTAM-em nr U4313/14 zawieszono służbę ATC w TMA/CTR EPBY w godz. 06:05 - 06:29 UTC.

Ustalenia

1. Samoczynnie wyłączenie się wyłącznika głównego w sekcji II rozdzielni głównej budynku terminala.
2. Po upływie ok. 25 minut nastąpił zanik napięcia na UPS.
3. Elektryk dyżurny wymusił pracę agregatu prądotwórczego, co umożliwiło zasilanie z pominięciem uszkodzonego wyłącznika.
4. Po uzgodnieniu z personelem TWR terminu wyłączenia napięcia z agregatu prądotwórczego elektryk wraz z serwisem zewnętrznym zrestartował wyłącznik główny i przywrócił zasilanie podstawowe.

Brak zasilania urządzeń TWR był zdarzeniem szczególnym dla kontroli ruchu lotniczego, które miało wpływ na zdolność zapewnienia bezpiecznych usług kontroli ruchu lotniczego poprzez:

- niemożność zapewnienia usług kontroli ruchu lotniczego;
- niemożność dostarczenia usług związanych z ruchem lotniczym;
- niemożność zapewnienia usług utrzymania płynności ruchu lotniczego;
- uszkodzenie funkcji radiokomunikacyjnych;

¹Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

- uszkodzenie funkcji nadzoru;
- uszkodzenie funkcji przetwarzania i dystrybucji danych;
- brak możliwości monitorowania poprawności działania ILS BYD oraz DVOR BYZ.

Przyczyna incydentu lotniczego:

1. Awaria wyłącznika głównego w sekcji II rozdzielni głównej budynku terminala.
2. Nieusunięcie awarii przed zanikiem napięcia UPS zasilającego obwody gwarantowane TWR.

Działania podjęte przez zarządzającego lotniskiem:

W celu zminimalizowania ryzyka wystąpienia podobnego incydentu w przyszłości zastosowano następujące środki zapobiegawcze:

1. Na zlecenie zarządzającego lotniskiem wymieniono uszkodzone zabezpieczenie. Po wymianie zabezpieczenia sprawdzono prawidłowość jego działania z wynikiem pozytywnym.
2. Opracowano dodatkową procedurę czynności w przypadku zaniku napięcia zasilającego UPS, które trwa powyżej 60 sekund i sygnalizowanego jest lampką kontrolną w Punkcie Alarmowym (PA). Wyżej wymieniona procedura skierowana jest do pracowników PA w celu osiągnięcia szybkiej oraz precyzyjnej reakcji.

Komisja sformułowała zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej i Zarządzający lotniskiem EPBY:

Przeprowadzić analizę bezpieczeństwa (po dokonaniu naprawy systemu zasilania urządzeń TWR) w celu oceny i ograniczania ryzyka wystąpienia ponownie danego zagrożenia biorąc pod uwagę ewentualne zastosowanie redundancji, dodatkowego UPS lub agregatów prądotwórczych jako dodatkowego zabezpieczenia.

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Zastosować dodatkowe źródło zasilania dla lampy sygnalizacyjnej (light gun) lub inny sposób możliwości przekazywania sygnałów świetlnych dla pilotów statków powietrznych.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale