



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	1476/15			
Rodzaj zdarzenia:	ZDARZENIE			
Data zdarzenia:	8 lipca 2015 r.			
Miejsce zdarzenia:	Lotnisko Bydgoszcz – Szwederowo (EPBY)			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	1) Samolot, Cessna 172 (C172) 2) Samolot, Piper PA-42-720 Cheyenne 3 (PAY32)			
Dowódca SP:	Brak danych			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
Nadzorujący badanie:	Bogdan Fydrych			
Podmiot badający:	Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej			
Skład zespołu badawczego:	nie wyznaczono			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	16 listopada 2015 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Około godziny 10:50 UTC kontroler (krl) organu kontroli lotniska (TWR0) wydał zgodę na start z progu drogi startowe (RWY) 26 dla pilota samolotu C172. Samolot był ustawiony w miejscu oczekiwania przed RWY26. Pilot rozpoczął kołowanie w celu zajęcia RWY26. Po około 15 sek. do krl TWR zgłosił się pilot samolotu PAY3 informujący, że znajduje się na prostej do lądowania trzy mile od progu RWY26. Kontroler nakazuje pilotowi C172 zatrzymanie samolotu, a następnie backtrack po drodze kołowania (DK) Ostatecznie pilot samolotu C172 wystartował o godzinie 10:55 UTC.

Ustalenia

Samolot PAY3 był obserwowany przez krl TWR. Gdy Samolot DLH5AF (poprzednio lądująca) opuszczała RWY, gdy samolot PAY3 znajdował się w pozycji "base" (po trzecim) w podejściu z widocznością. Wydając zezwolenie na zajęcia RWY i start dla pilota C172, kontroler ocenił sytuację jako pozwalającą na bezpieczne przeprowadzenie operacji startu, a potem lądowania PAY3. Gdy pilot samolotu PAY3 zgłosił dystans trzech mil na prostej, kontroler TWR ocenił sytuację ponownie i biorąc pod uwagę:

- odległość podchodzącego do lądowania samolotu (3 NM),

- prędkość kołowania C172 po drodze kołowania "A" (zbyt niską),
- dystans pozostały C172 do osiągnięcia drogi startowej (aby uniknąć zakłóceń sygnału ILS, punkt oczekiwania jest cofnięty do większej niż standardowa odległości od drogi startowej), zdecydował o przerwaniu startu (faktycznie anulowaniu zezwolenia, ponieważ samolot nie dokołował jeszcze do RWY, mimo iż minął punkt oczekiwania) Krl TWR nakazał pilotowi C172 cofnięcia się do punktu oczekiwania na DK "A", aby umożliwić lądowanie PAY3.

Powyższe parametry, w ocenie kontrolera, nie gwarantowały bezpiecznego wykonania zaplanowanych operacji.

Samolot PAY3 znajdujący się na ok. pięciomilowej prostej do RWY26 miał względnie dużą prędkość GS, tzn. ok. 190 węzłów (podobnie jak poprzedzająca go DLH5AF), co mogło wpłynąć myląco na ocenę zmian odległości PAY3 od progu RWY 26. Następnie samolot PAY3 zniknął z obrazowania radarowego kontrolera.

Stosowana frazeologia była prawidłowa.

Analizowane zdarzenie nie spełnia definicji nieuprawnionego wtargnięcia (Runway incursion) zgodnie z Załącznikiem do wytycznych Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego - Procedury Służb Żeglugi Powietrznej (PL- 4444) oraz ICAO Doc 9870 - Manual on the Prevention of Runway Incursions.

Wnioski wynikające ze zdarzenia

Ze względu na lokalizację anten radarowych, statki powietrzne poniżej wysokości około 3000 stóp wysokości bezwzględnej mogą nie być (i często nie są) zobrazowane/widoczne na wskaźniku kontrolera ADC. Zważywszy na fakt, że w określonych warunkach atmosferycznych, z odległości kilku mil morskich, statki powietrzne mniejszych rozmiarów mogą być trudne do dostrzeżenia ze stanowiska krl TWR, niedostępne obrazowanie radarowe może stanowić trudność dla kontrolerów ruchu lotniczego w ocenie pozycji statków powietrznych. Zmiana parametrów pokrycia radarowego na lotnisku EPBY oczywiście nie jest możliwa w krótkim okresie, niemniej brak obrazowania części przestrzeni z pewnością jest czynnikiem zwiększającym ryzyko wystąpienia zdarzeń niepożądanych w pobliżu lotniska.

Wg posiadanych informacji, w 2016 roku planowane jest przeniesienie anteny GP ILS kierunku 08 na północną stronę RWY, co pozwoli na przywrócenie standardowej lokalizacji punktu oczekiwania. Inwestycja ta (realizowana przez Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.) jest pożądana ze względów operacyjnych i pozwoli na zmniejszenie ryzyka wystąpienia zdarzeń podobnych do analizowanego, także w odniesieniu do ruchu IFR/IFR. W analizowanej sytuacji kontroler ruchu lotniczego na bieżąco monitorował sytuację ruchową i analizował możliwości wykonania startu przez pilota samolotu C172 przed lądowaniem samolotu PAY3.

Podchodzący do lądowania samolot PAY3 był przez krl TWR stale obserwowany, z wyjątkiem momentu opuszczania drogi startowej przez poprzednio lądujący samolot, tj. DLH5AF. Profil pionowy oraz dokładna trasa lotu statku powietrznego w trakcie wykonywania podejściu z widocznością nie są stałe. Dlatego po zgłoszeniu przez pilota PAY3 dystansu trzech mil morskich na prostej, kontroler podjął właściwą decyzję o zatrzymaniu samolotu C172, w celu umożliwienia bezpiecznego lądowania przez pilota PAY3.

Nie stwierdzono błędów w pracy ATM.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Zdarzenie nie było incydentem w ruchu lotniczym.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

1. Przekazać raport końcowy do LSM TWR EPBY w celu poinformowania uczestniczącego w zdarzeniu krl o zakończeniu postępowania oraz go zapoznania z ustaleniami raportu.
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.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

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