



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	2417/15			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	16 listopada 2015 r.			
Miejsce zdarzenia:	Lotnisko Katowice – Pyrzowice (EPKT)			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Brak danych			
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 wyznaczano			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	28.12.2016 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Po otrzymaniu warunków atmosferycznych i zezwoleń ATC dla załóg samolotów odlatujących w godzinach porannych jeden z pilotów stwierdził, iż po nastawieniu otrzymanej wartości ciśnienia QNH na wartość 1010 hPa elewacja lotniska wg. wskazań przyrządów samolotu wynosiła 910 stóp. Wartość ta była o ok. 100 stóp poniżej rzeczywistej elewacji EPKT. Po chwili kolejny pilot potwierdził spostrzeżenie poprzedniego pilota i poprosili o sprawdzenie poprawności przekazywanych wartości ciśnienia. Okazało się, że podstawowy barometr uległ awarii podczas przekazywania wartości ciśnienia.

Ustalenia

Awarii uległ czujnik ciśnienia zainstalowany w osłonie w strefie TDZ 27 drogi startowej. Awaria polegała na wskazywaniu niewłaściwej wartości ciśnienia. Różnica w wartości ciśnienia została zgłoszona przez załogi dwóch statków powietrznych, za pośrednictwem kontrolera Katowice TWR. Po przyjęciu zgłoszenia personel LSM EPKT do czasu usunięcia awarii wprowadzał wartość ręcznie do systemu AWOS.

Do momentu wystąpienia awarii na ekranach systemu AWOS była prezentowana wartość ciśnienia z barometru zainstalowanego w strefie TDZ. Zgodnie z wyjaśnieniami

producenta system AWOS automatycznie rozpoczyna korzystanie z barometru zapasowego, zlokalizowanego w kontenerze MET na lotnisku, gdy z barometru podstawowego nie docierają do serwerów dane lub gdy zostanie on wyłączony. System nie dysponuje algorytmem, który byłby w stanie porównać i określić, który z barometrów przesyła nieprawidłowe wartości.

W celu uniknięcia w przyszłości podobnych zdarzeń na wniosek administratora merytorycznego producent systemu na ekranie głównym stworzył dodatkowe okno z wartością ciśnienia z barometru zapasowego. Na załączonym zrzucie ekranu wartość ciśnienia z barometru podstawowego jest oznaczona, jako „Raw 27”, natomiast z czujnika zapasowego „Raw X”. W przypadku niezgodności wskazań wartości ciśnienia urządzeniem referencyjnym będzie barometr zapasowy, zainstalowany na stacji. W przypadku ponownej awarii barometru podstawowego wykrycie jej wystąpienia nastąpi znacznie szybciej. Dodatkowo w przypadku rozbieżności między wskazaniami tych czujników następować będzie weryfikacja ciśnienia za pomocą barometru awaryjnego zainstalowanego na LSM.

Dodatkowo kwestia ta została uwzględniona w kolejnych lokalizacjach, w których będziemy uruchamiać nasze (IMGW) systemy AWOS.

Dodatkowo przypadek ten jest omawiany cyklicznie z informatorami oraz kierownikami LSM w celu wskazania możliwości wystąpienia tego rodzaju zdarzeń oraz ich wyeliminowania. Podczas spotkań realizowanych z osobami obsługującymi AWOS ze strony IMGW-PIB zwracane są uwagi na fakt konieczności weryfikacji wskazań uzyskiwanych z systemów AWOS w szczególności w odniesieniu do wskazań sprzecznych w szczególności w odniesieniu do warunków atmosferycznych faktycznie panujących na lotnisku.

Wnioski wynikające ze zdarzenia

W związku ze zdarzeniem, podjęte działania są adekwatne do zaistniałej sytuacji tzn. zbudowane mechanizmy do weryfikacji wskazań, omówiono zaistniały przypadek z personelem operacyjnym LSM-ów, a przy modernizacji kolejnych systemów AWOS zostaną zaimplantowane rozwiązania z AWOS EPKT. Dotychczasowe zapisy umowy łączącej Strony umożliwiły szybkie wyjaśnienie sprawy i wdrożenie procedur naprawczych. Tym samym brak jest potrzeby wprowadzania zmian do umowy.

Nie stwierdzono błędów w pracy ATM. Zdarzenie nie było incydentem w ruchu lotniczym.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Uchybienie w pracy systemów/urządzeń - usterka funkcji przetwarzania i dystrybucji danych.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający zostały opisane powyżej.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

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