



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	383/16			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>10 marca 2016 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>Strefa Kontrolowana Lotniska Szczecin- Goleniów (EPSC)</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>Samolot, Cirrus (CR22T)</i>			
Dowódca SP:	<i>Brak danych</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
Nadzorujący badanie:	<i>Bogdan Fydrych</i>			
Podmiot badający:	<i>Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>nie wyznaczano</i>			
Zalecenia:	<i>NIE</i>			
Adresat zaleceń:	<i>NIE DOTYCZY</i>			
Data zakończenia badania:	<i>10 października 2016 r.</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Samolot CR22T wykonywał podejścia szkolne w locie IFR w CTR EPSC. Około godziny 14.00 UTC podczas wykonywania drugiego podejścia wg ILS RWY31, po zgłoszeniu ustabilizowania, załoga samolotu otrzymała od KRL TWR EPSC zezwolenie na niski przelot nad RWY 31. Załoga prawidłowo potwierdziła otrzymaną zgodę. Po około minucie zgłosił gotowość do kołowania załoga samolotu lotnictwa komunikacyjnego. KRL TWR wydał zgodę na kołowanie i zajęcie RWY 13. Instruktor samolotu CR22T zwrócił uwagę KRL, że jest on w fazie podejścia końcowego do RWY 31 ze zgodą na niski przelot, a KRL wydał zgodę na zajęcie przeciwnego progu pasa - RWY13. Pomimo ponownego zwrócenia uwagi na konfliktowe zezwolenie, KRL ponownie zezwolił na niski przelot nad RWY 31, informując pilota CR22T, że LOT3934 dopiero rozpoczął kołowanie.

Analiza

KRL TWR EPSC podczas wykonywania drugiego podejścia wg ILS RWY31 przez a/c CR22T i zgłoszeniu przez załogę stabilizacji zezwolił na niski przelot nad RWY 31.

Krótko po tym KRL wydał zgodę na kołowanie i zajęcie przeciwnego progu RWY13 załodze samolotu lotnictwa komunikacyjnego. Loty CR22T były lotami szkolnymi.

Nie ma przepisów odnoszących się do wykonania manewru niskiego przelotu nad pasem. Nie ma też opublikowanego przewyższenia nad przeszkodami jak w przypadku wykonywania procedury po nieudanym podejściu.

Pilot wykonuje niski przelot z widocznością zapewnia sobie przewyższenie nad widocznymi przeszkodami. Otrzymując zgodę od KRL na niski przelot uważa, że pas jest czysty - nie ma na nim żadnych przeszkód, może wykonać przelot na dowolnej wysokości.

KRL znając sytuację ruchową, miał pewność, że samolotu lotnictwa komunikacyjnego dokołuje do RWY 13 już po wykonaniu przez CR22T niskiego przelotu nad RWY 31. Takiej wiedzy nie miał pilot CR22T, dla niego wydanie zgody na zajęcie RWY 13 przez samolotu lotnictwa komunikacyjnego było kolizyjne, gdyż KRL nie znał wysokości na jakiej będzie wykonywał niski przelot pilot samolotu CR22T. KRL nie udzielił załodze CR22T i samolotu lotnictwa komunikacyjnego pełnej informacji o ruchu, co spowodowało, że pilot CR22T uznał, iż KRL nie zapewnia mu wykonania bezpiecznego i sprawnego lotu.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Utrata świadomości sytuacyjnej przez kontrolera 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>