



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	510/16			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	28 marzec 2016 r.			
Miejsce zdarzenia:	AD EPSC			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	-			
Znak rozpoznawczy SP:	-			
Użytkownik / Operator SP:	-			
Dowódca SP:	-			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	-
Nadzorujący badanie:	R. OCHWAT do 10.11.2016 / G. DAŃKO			
Podmiot badający:	-			
Skład zespołu badawczego:	-			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	INFORMACJA O ZDARZENIU			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	27 stycznia 2017 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 28 marca 2016 r. o godz. 05.35 UTC kontroler ruchu lotniczego ADI/APP w Porcie Lotniczym Szczecin – Goleniów odebrał zgłoszenie nieprawidłowego działania świateł PAPI drogi startowej RWY31 od załogi samolotu B738 linii lotniczej Ryanair wykonującej lot z Oslo-Ryggae, podchodzącej do lądowania w Porcie Lotniczym Szczecin - Goleniów. Załoga określiła

nieprawidłowość na wskazania powyżej ścieżki w stosunku do sygnału ILS. Kolejne podchodzące do lądowania załogi statków powietrznych nie potwierdziły takich wskazań.

W momencie zgłoszenia zdarzenia warunki atmosferyczne były następujące:

- zachmurzenie 3/8 przez chmury piętra wysokiego Cirrus
- widzialność ponad 10 km

Inne czynniki:

- wschód Słońca 06.19 LMT

Statek powietrzny znajdował się w odległości ok. 16 km do progu drogi startowej RWY 31.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Prawdopodobną przyczyną zdarzenia było **zaparowanie i zaszcronienie jednostek świetlnych.**

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

1. Ustalono, iż w okresie od 15.08.2015 do 28.03.2016 otrzymano bezpośrednio lub pośrednio informacje o podobnych zdarzeniach dotyczących nieprawidłowości wskazań PAPI RWY31.
2. Wyłączono PAPI.
3. Wykonano czynności sprawdzające (plomby fabryczne, optykę wewnętrzną i zewnętrzną, sprawność źródeł światła, stan odbłyśników, stan elementów grzejnych, połączeń elektrycznych, stan konstrukcji wspornych, stan powłok malarskich)
4. Sprawdzono pracę regulatorów stałej wartości prądu.
5. Sprawdzono ustawienia kątowe poszczególnych jednostek światła w płaszczyźnie poziomej oraz względem osi drogi startowej.
6. Sprawdzono stan fundamentów jednostek świetlnych.
7. Sprawdzono ważność certyfikatu urządzenia oraz przeprowadzono konsultacje z producentem.
8. Zdarzenie omówiono na posiedzeniu Zespołu Analiz Bezpieczeństwa Operacyjnego.
9. Opracowano dwa warianty oceny ryzyka operacyjnego i programów naprawczych, tj. pesymistyczny i optymistyczny. Zarządzający wprowadził wariant optymistyczny wraz z monitoringiem zgłoszeń o problemach ze wskazaniami PAPI, do czasu ponownego oblotu kontrolnego urządzenia.

10. Uznano za celowe informowanie operatorów korzystających z lotniska EPSC o zasadach zestrojenia wskaźnika PAPI RWY31 dla referencyjnej wartości parametru $8 < EWH < 14$

11. Przekonstruowano element grzejny w jednostkach (wstawiono większe grzałki) i wykonano obserwację czystości jednostek pod kątem zaparowania i zaszronienia.

12. Jednostki świetlne kontrolowane są kilka razy na dobę.

13. Wykonano kontrolę z powietrza urządzenia PAPI. Nie stwierdzono uwag.

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

brak

Komentarz Komisji:

brak

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	E. ŁOJEK do 10.11.2016 r. / G. DAŃKO	<i>podpis na oryginale</i>