



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Dot. zdarzenia nr:1093/13

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia, Przewodniczący Komisji:	dr inż. Maciej Lasek
Członek Komisji:	mgr inż. Edward Łojek
Członek Komisji:	lic. Robert Ochwat
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych

W dniu 7 maja 2014 roku, podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez organ zarządzania przestrzenią powietrzną badania zdarzenia lotniczego z udziałem samolotów: ultralekkiego (ULAC) i Boeing 787-8 (B788), które wydarzyło się w dniu 19 lipca 2013 r. w przestrzeni powietrznej strefy kontroli lotnika Bydgoszcz – Szwederowo (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 uchylające dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Do zdarzenia doszło o godz. 08:43 UTC podczas lotów szkolnych w CTR EPBY samolotu B788, który wykonywał podejścia szkolne do RWY 26. Pilot samolotu ULAC, po zgłoszeniu do TWR swojej gotowości do odlotu z części aeroklubowej lotniska EPBY, otrzymał zezwolenie kontroli na lot VFR z EPBY do EPPT, na wchodzenie do 1000 stóp i lot w CTR przez punkty VFR SIERRA i WHISKEY. Wydawanie zezwolenia na lot ULAC kontroler (KRL) zakończył komendą „oczekuj” (na zezwolenie na start). Samolot B788 po wykonaniu startu z RWY 26 dostał polecenie wykonania prawego kręgu. KRL obserwując start B788 zauważył przez lornetkę, że ULAC wystartował bez zezwolenia z terenu aeroklubu. KRL wydał dla pilota ULAC komendę natychmiastowego zakrętu w prawo na kurs północny, B788 otrzymał polecenie wykonania zakrętu w lewo. Po wykonaniu zakrętów przez obydwa statki powietrzne KRL polecił ULAC krążenie „w obecnej pozycji” do czasu przecięcia jego wysokości przez B788. Następnie ULAC opuścił CTR przez punkty nawigacyjne SIERRA i WHISKEY.

Ustalenia

Z powodu zbyt niskiej wysokości obu samolotów na zobrazowaniu radarowym systemu AMS2000+ nie były one widoczne i materiał video nie mógł posłużyć do analizy przebiegu incydentu.

Do ustalenia przebiegu incydentu wykorzystany został jedynie zapis korespondencji, której istotny fragment został zamieszczony poniżej:

08:39:03	TWR EPBY	SIM, wieża
-	ULAC	Na pięć, (znaki rejestracyjne).
-	TWR EPBY	Będziecie odlatywać?
-	ULAC	No poczekam, aż on wykona odlot, dopiero się zgłoszę, (znaki rejestracyjne).
-	TWR EPBY	Proszę zgłosić gotowość, bo te podejścia będą jeszcze trochę trwać.
-	ULAC	OK, no to w tej chwili już gotów do odlotu, (znaki rejestracyjne).
-	TWR EPBY	(znaki rejestracyjne), przyjąłem, oczekuj i po odlocie wykonuj na S-W i wchodzenie do 1000 stóp, QNH 10-16 i ustaw squawk 7000.
-	ULAC	Po odlocie zakręt w lewo do Sierry i do W 10-16 ciśnienie, (znaki rejestracyjne).
08:39:47	TWR EPBY	Poprawnie.
08:40:38	TWR EPBY	(znaki rejestracyjne), natych...natychmiast prawy zakręt kurs północny.
-	ULAC	W powietrzu SVIM.
-	TWR EPBY	SIM, prawy zakręt kurs północny break break LOT9207 lewy zakręt.
-	B788	Lewy zakręt, dziękujemy.
08:40:55	ULAC	Zakręt w prawo wykonuję, (znaki rejestracyjne).

Wnioski wynikające ze zdarzenia:

Zwiększyć nacisk na prawidłowość prowadzenia korespondencji radiowej przez Kontrolerów Ruchu Lotniczego, ze szczególnym uwzględnieniem egzekwowania i weryfikowania pełnych "readback".

Przyczyny incydentu lotniczego:

1. Wykonanie startu przez pilota samolotu ULAC bez zezwolenia kontrolera organu kontroli lotniska.
2. Błędy w pracy ATM.

Działania podjęte przez podmiot badający:

Przekazać raport końcowy i zebrane materiały do Terenowego Zespołu Kontroli Lotniska EPBY w celu zapoznania KRL z wynikami badania zdarzenia wraz z omówieniem popełnionych błędów.

Komisja sformułowała **zalecenie dotyczące bezpieczeństwa:**

Aeroklub Bydgoski:

1. Zapoznać pilota samolotu ULAC z wynikami badania zdarzenia wraz z omówieniem popełnionych błędów.
2. Zweryfikować znajomości przepisów wykonywania lotów przez pilota.

Nadzorujący badanie

mgr inż. Bogdan Fydrych *podpis na oryginale*