



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Dot. zdarzenia nr: 1497/13

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia, Przewodniczący Komisji:	dr inż. Maciej Lasek
Zastępca Przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Jacek Jaworski
Sekretarz Komisji:	mgr Agata Kaczyńska
Członek Komisji:	dr inż. Dariusz Frączzak
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	mgr inż. Edward Łojek
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych

W dniu 12 marca 2014 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez organ zarządzania przestrzenią powietrzną badania zdarzenia lotniczego z udziałem samolotu Cessna C172, które wydarzyło się w dniu 18 września 2013 r. na lotnisku 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 uchylającego 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:

Naruszenie bezpieczeństwa drogi startowej (RI) z koniecznością podjęcia działań w celu uniknięcia kolizji na drodze startowej 26 (RWY26) EPBY. Około godziny 12:37 UTC samolot Cessna C172 rozpoczął podejście NDB RWY26 na EPBY. Około godziny 12:42 UTC kontroler TWR EPBY zezwolił pilotowi C172 na niski przelot nad RWY26.

Około 12:45 UTC asystent TWR EPBY wydał zgodę Dyżurnemu Portu (DOPL) EPBY na zajęcie RWY26 od strony drogi kołowania (TWY) „A”. Kontroler TWR EPBY nie słyszał tej korespondencji gdyż był zajęty prowadzeniem łączności z innymi statkami powietrznymi. Asystent TWR EPBY przekazał kontrolerowi TWR EPBY informacje o DOPL zajmującym RWY26. Kontroler TWR EPBY polecił asystentowi przekazanie Dyżurnemu Portu polecenia natychmiastowego opuszczenia drogi startowej oraz zapytał załogę samolotu C172 o pozycję. Pilot poinformował, że znajduje się nad progiem RWY26. W trakcie niskiego przelotu samolotu C172 nad RWY26, DOPL znajdował się z boku pasa, na powierzchni trawiastej na wysokości świateł PAPI.

USTALENIA

1. W zdarzeniu brał udział jeden statek powietrzny: C172 wykonujący loty szkolne w CTR EPBY.
2. Ze względu na ograniczenia materiału nagraniowego przy badaniu incydentu w dużej mierze oparto się na relacjach Kontrolera TWR EPBY oraz DOPL przekazanych inspektorowi badającemu zdarzenie.
3. Na podstawie powyższych informacji można stwierdzić, że w wyniku braku porozumienia Kontrolera TWR Bydgoszcz i jego Asystenta doszło do incydentu typu „Runway Incursion”.
4. Kontroler TWR EPBY nie wypełnił obowiązkowego formularza „Zgłoszenie Runway Incursion”, do którego wypełnienia zobowiązują go zapisy INOP TWR Bydgoszcz.
5. Należy też uznać, że w podjętych przez Kontrolera TWR EPBY działaniach zabrakło natychmiastowej informacji do załogi samolotu o samochodzie w pobliżu pasa, a nawet wręcz polecenia „GO AROUND”

Przyczyna incydentu lotniczego:

Niedostateczna komunikacja pomiędzy kontrolerem TWR EPBY i asystentem kontrolera TWR EPBY.

Działania podjęte przez podmiot badający:

1. Przekazać raport końcowy i zebrane materiały Zastępcy Dyrektora Biura Służb Ruchu Lotniczego ds. Kontroli Lotniska w celu poinformowania zainteresowanego kontrolera TWR EPBY oraz asystenta kontrolera TWR EPBY o zakończeniu badania zdarzenia.
2. Przekazać raport końcowy do Działu Przeglądów Bezpieczeństwa w celu przeanalizowania możliwości opracowania i opublikowania badanego zdarzenia w cyklicznie wydawanym Biuletynie Bezpieczeństwa „Bezpiecznik”.

Komisja nie sformułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa:**

Nadzorujący badanie

mgr inż. Bogdan Fydrych *podpis na oryginale*