



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Dot. zdarzenia nr: 1962/13

### UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia, Przewodniczący Komisji:	dr inż. Maciej Lasek
Zastępca Przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Andrzej Pussak
Zastępca Przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Jacek Jaworski
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	dr inż. Dariusz Frączak
Członek Komisji:	mgr inż. Edward Łojek
Członek Komisji:	mgr inż. Jerzy Kędziński
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych

W dniu 23 kwietnia 2014 roku, podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez organ zarządzania przestrzenią powietrzną badania zdarzenia lotniczego z udziałem samolotu Saab 340, które wydarzyło się w dniu 27 grudnia 2013 r. w przestrzeni powietrznej strefy kontrolowanej lotniska Zielona Góra – Babimost (EPZG). 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 (wszystkie czasy UTC):**

Brak zapewnienia służby kontroli ruchu lotniczego (ATC) dla lotniska EPZG w godz. 06:00-06:11 ze względu na nieobecność kontrolera (Krl TWR EPZG), który w tym czasie był poddawany kontroli bezpieczeństwa przez służby ochrony Portu Lotniczego Zielona Góra. Zgodnie z podanymi przez Krl TWR EPZG informacjami: na bramie wjazdowej stanął się on o godzinie 05:45 i do godz. 06:08 był poddawany szczegółowej kontroli bezpieczeństwa. W czasie nieobecności krl TWR EPZG zgodnie ze złożonym planem lotu o 06:10 miał lądować samolot Saab 340 (EPPO-EPZG). Załoga dwukrotnie o 06:07 i 06:11 wywoływała TWR EPZG - bez rezultatu. W konsekwencji załoga Saab 340 pozostawała na łączności z FIS EPPO. Około godziny 06:12 po dotarciu na stanowisko pracy krl TWR EPZG wywołał i nawiązał łączność z załogą Saab 340. Około godziny 06:13 Saab 340 otrzymał zgodę na podejście do lądowania. Lądowanie nastąpiło o 06:20

## **Fakty [UTC]**

*W dniu 24 grudnia 2013 r. Krl TWR EPZG złożył do Dyrektora Portu Lotniczego Zielona Góra Babimost pismo z prośbą o informację jak powinna przebiegać kontrola pojazdu oraz o podanie podstaw prawnych jej przeprowadzania. Dnia 27 grudnia 2013 r. o godz. 05:45 Krl TWR EPZG stawił się na bramie wjazdowej na lotnisko EPZG gdzie został poddany 23 minutowej kontroli bezpieczeństwa.*

**Godz. 05:54:37** do Informatora FIS Poznań zgłosił się pilot Saab 340 w zniżaniu do FL80 i chęcią poczekania aż zostanie otwarte EPZG.

**Godz. 05:56:56** na TWR EPZG zadzwonił Informator FIS Poznań z informacją, że przekazuje Saab 340 na łączność z TWR EPZG. Asystent TWR poinformował, że nie ma jeszcze kontrolera i że powinien być za ok. 5 min.

**Godz. 05:57:42** Informator FIS Poznań poinformował załogę Saab 340, że kontroler "już tam jest w trakcie". Pilot zgłosił zniżanie do 2500 stóp w holdingu nad punktem nawigacyjnym ZLG.

**Godz. 06:02:56** As TWR EPZG wywołał Dyżurnego Portu i zapytał co się dzieje z kontrolerem, który jechał za nim i jeszcze nie dotarł na wieżę. Dyżurny poinformował że kontroler stoi na bramie i ochrona kontroluje samochód.

**Godz. 06:04:32** pilot Saab 340 zapytał czy kontroler już jest na wieży. Informator FIS Poznań odpowiedział, że kontroler już był na bramie.

**Godz. 06:07:31** pilot Saab 340 wywołał TWR EPZG.

**Godz. 06:11:11** pilot Saab 340 wywołał TWR EPZG.

**Godz. 06:12:13** kontroler TWR EPZG wywołał Saab 340. Pilot poinformował, że jest na łączności z Informacją FIS Poznań, w pozycji nad ZLG na wysokości 2500 stóp.

**Godz. 06:13:05** Informator FIS Poznań przekazał Saab 340 na łączność z TWR EPZG.

**Godz. 06:13:14** do KRL TWR EPZG zgłosił się pilot Saab 340. Krl wydał zgodę na podejście VOR- DME do pasa 2-4.

**Godz. 06:16:33** pilot Saab 340 zgłosił ustabilizowanie do pasa 2-4. Krl TWR EPZG wydał zgodę na lądowanie.

**Godz. 06:20:04** Krl TWR EPZG polecił załodze Saab 340, kołowanie do końca pasa i następnie skręt w prawo na płytę.

## **Ustalenia**

1. W dniu 12 kwietnia 2011 roku kontroler przeszedł szkolenie z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego dla kontrolerów ruchu lotniczego poświadczony jego podpisem. Uzyskał certyfikat (zaświadczenie) ważny 3 lata.
2. Dnia 24 grudnia 2013 r. kontroler został poddany kontroli bezpieczeństwa na bramie wjazdowej. W celu ustalenia jak powinna wyglądać kontrola bezpieczeństwa na bramie wjazdowej i jakie do tego są podstawy prawne, kontroler sporządził pismo do Dyrektora Portu Lotniczego.

3. Kontroler poprosił o natychmiastową odpowiedź ponieważ: „...spodziewam się kolejnego sporu przy następnej kontroli”.
4. Kontroler został zaproszony do Dyrektora Portu Lotniczego Zielona Góra Babimost na rozmowę, z której, jak przekazał podczas rozmowy z inspektorem prowadzącym postępowanie, niewiele wynikło.
5. Dnia 27 grudnia 2013 r. kontroler stanął na bramie wjazdowej lotniska Zielona Góra Babimost o godzinie 05:45 UTC i został poddany 23 minutowej (szczegółowej wg Krl) kontroli bezpieczeństwa.
6. Kontroler stanął na stanowisku pracy o godzinie 06:12 UTC.
7. Asystent TWR wjeżdżający przed kontrolerem, na wieży był już o godz. 05:56:56 UTC, na co wskazuje rozmowa telefoniczna z Informatorem FIS Poznań. W tym przypadku kontrola bezpieczeństwa trwała około (poniżej) 11 minut.

#### **Wnioski wynikające ze zdarzenia**

1. Zdarzenie nie zostało zakwalifikowane jako incydent w ruchu lotniczym, ale jako zderzenie specyficzne dla ATM polegające na niemożności zapewnienia służb ruchu lotniczego.
2. Kontroler powinien stosować się do wszystkich przepisów prawnych z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego, z którymi zapoznał się podczas szkolenia w 2011 roku. W razie ewentualnych wątpliwości może zwrócić się do przełożonych w tym do Służby Zarządzania Kryzysowego w Ruchu Lotniczym i Ochrony (AH) o interpretację przepisów i/lub skierowanie na dodatkowe szkolenie odświeżające.
3. Poinformować uczestniczącego w zdarzeniu kontrolera ruchu lotniczego o zakończeniu postępowania wyjaśniającego.

#### **Przyczyna incydentu lotniczego:**

Kontrola bezpieczeństwa wynikająca z obowiązujących przepisów oraz procedur portu lotniczego.

#### **Działania podjęte przez podmiot badający:**

1. Zespół Badania Zdarzeń ATM poinformuje zgłaszającego o zakończeniu postępowania.
2. Przekazać raport końcowy Szefowi Służby Zarządzania Kryzysowego w Ruchu Lotniczym i Ochrony (AH) do dalszego wykorzystania służbowego.

Komisja nie sformułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

#### **Komentarz Komisji:**

Biorąc pod uwagę okoliczności i przebieg zdarzenia zdaniem Komisji najlepszym rozwiązaniem jest zweryfikowanie procedur kontrolnych w celu sprawniejszego ich przeprowadzania zwłaszcza w stosunku do personelu operacyjnego lotniska, którego nieobecność na stanowisku może mieć wpływa na płynność i/lub bezpieczeństwo operacji lotniczych.

#### **Nadzorujący badanie**

mgr inż. Bogdan Fydrych *podpis na oryginale*