



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

| | | | | |
|----------------------------------|---|----------------|---------------|--------------------|
| Numer ewidencyjny zdarzenia: | 1087/15 | | | |
| Rodzaj zdarzenia: | <i>INCYDENT</i> | | | |
| Data zdarzenia: | <i>19 czerwca 2015 r.</i> | | | |
| Miejsce zdarzenia: | <i>Lotnisko Lublin (EPLB)</i> | | | |
| Rodzaj, typ statku powietrznego: | <i>Samoloty: 3 x AT 3</i> | | | |
| Dowódcy 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>28 grudnia 2015 r.</i> | | | |

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Formacja trzech samolotów otrzymała zezwolenie (prowadzący SPGOC) na wlot w przestrzeń kontrolowaną EPLB w punkcie T z poleceniem wlotu w prawy krąg nadlotniskowy drogi startowej (RWY) 25 oraz na pozycji z wiatrem rozformowanie lotu grupy i zwiększenia odległości pomiędzy samolotami oraz pojedyncze podejście do lądowania ze zgłoszeniem przez pilotów poszczególnych samolotów pozycji na prostej. Zamiarem kontrolera ruchu lotniczego (KRL) TWR było udzielanie pojedynczych zezwoleń na lądowanie wydawanych w kolejności i po zwolnieniu RWY przez poprzednika przekazaniem dalszej odpowiedzialności nad samolotem na prowadzenie przez koordynatora ruchu lotniczego naziemnego (KRLN). W tym momencie pilot prowadzący formację wdał się w dyskusję z krl i zażądał podania podstawy prawnej takiej decyzji, tzn. lądowania pojedynczo, a nie grupą trzech samolotów jednocześnie. W konsekwencji, ponieważ podchodzący do lądowania w kolejności nr 2 (SPTPC) i 3 (SPICY) piloci nie wypracowali odpowiednich odległości za pierwszym lądującym samolotem GLGOC i chcieli otrzymać zezwolenie na lądowanie przed opuszczeniem przez niego RWY. Pilot GLGOC zgłosił opuszczenie RWY, gdy wciąż na niej się znajdował. Po rzeczywistym zwolnieniu RWY przez GLGOC, pilot drugiego samolotu (SPTPC)

otrzymał zezwolenie na lądowanie, a trzeciego (SPICY) o odejściu na drugi krąg przelatując, w ocenie krl ADC, bardzo blisko lądującego samolotu nr 2 (SPTPC).

Na podstawie informacji, otrzymanej od Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego, pilot GLGOC po wkołowaniu na płytę postojową samolotów (PPS) nie stosował się do wszystkich znaków KRLN, a pilot samolotu SPTPC, pokołował za GLGOC nie czekając na pojazd „Follow me” i ustawił się samodzielnie na PPS. Pilot SPICY wylądował bezpiecznie i został bezproblemowo ustawiony na stanowisku na PPS. DOPL zwrócił pilotom uwagę na konieczność stosowania się do NOTAM (*grupa 3 samolotów AT-3 wleciała w szyku w CTR EPLB, bez wcześniejszego telefonicznego uzgodnienia przylotu z DOPL - NOTAM E3834/15*), poleceń krl TWR oraz do zaznajomienia się z sygnalizacją stosowaną przez KRLN.

Chronologiczny przebieg zdarzenia na podstawie zapisów korespondencji radiowo – telefonicznej [czas UTC]:

13:37:59 – pilot GLGOC + 2 zgłosił się do KRL TWR EPLB w okolicach miejscowości Radawiec, zgodnie z planem lotu, prosząc o warunki wlotu w CTR EPLB i lądowania.

13:38:24 - KRL poprosił pilota GLGOC o potwierdzenie, czy wlot w CTR nastąpi przez punkt T, czy punkt Z. Załoga potwierdziła wlot przez punkt T.

13:38:33 - KRL potwierdził przyjęcie informacji, nakazał utrzymywanie wysokości lotu 1500 stóp i zezwolił na wlot w CTR oraz poprosił o zgłoszenie punktu T.

13:38:56 - KRL poinformował pilota GLGOC, aby spodziewał się podejścia prawym kręgiem do RWY25.

13:39:20 - KRL zapytał pilota GLGOC, czy będą lądować w grupie, czy pojedynczo. Pilot GLGOC odpowiada, że pojedynczo.

13:49:33 – Pilot GLGOC zgłosił punkt T, otrzymał zgodę na prawy krąg do RWY25 i podejście oraz informację, że odpowiednio drugi i trzeci samolot na pozycji z wiatrem ma wydłużyć dystans.

13:49:52 – Pilot GLGOC zgłosił chęć lądowania w szyku.

- KRL nie wyraz zgody.

- Pilot GLGOC zapytał o powód odmowy.

- KRL odpowiedział " *nie lądujemy w szyku* ".

- Pilot GLGOC ponownie zapytał o powód odmowy.

- KRL odpowiedział " *to nie są pokazy lotnicze, tylko lotnisko kontrolowane* ".

13:50:35 – Pilot GLGOC poprosił o podanie podstawy formalno-prawnej odmowy. KRL prosi, aby pilot zadzwonił po lądowaniu.

13:51:18 – Pilot GLGOC otrzymał zgodę na lądowanie na RWY25.

- 13:53:34 - Pilot GLGOC zgłosił zwolnienie RWY, a pilot SPTPC otrzymał zgodę na lądowanie.
- 13:55:06 – Pilot SPICY po odejściu na drugi krąg zgłosił KRL pozycję z wiatrem do RWY25. KRL poinformował pilota, że jest nr 1 do lądowania.
- 13:59:11 - Pilot GLGOC zadzwonił do KRL z prośbą o wytłumaczenie dlaczego nie otrzymał zgody na lądowanie w szyku. Kontroler odpowiedział, że nie było wcześniej zgłoszenia w planie lotu: *"a ja nie zezwalam zwykle, zresztą nie tylko ja na lotnisku komunikacyjnym, zaznaczam "*. Pilot odpowiedział, że KRL ma przepisy, których musi przestrzegać, które nie zakazują wykonywania tego typu lotu, a KRL nie może tak sobie nie wydać zgody. KRL prosi pilota o wypełnienie druku o nieprawidłowości w ruchu lotniczym. Tłumaczy też, że nie wydał zgody na lądowanie w grupie, gdyż KRL może dać lądowanie, gdy RWY jest wolny aby następny statek powietrzny mógł wylądować. Gdyby coś się stało to on ponosi za to odpowiedzialność oraz *"proszę pamiętać, że ląduje pan na lotnisku komunikacyjnym "*.

Ustalenia

1. Pilot GLGOC + 2 dolatując do CTR EPLB zgłasza się do KRL TWR EPLB z prośbą o zgodę i warunki wlotu w CTR i lądowania, informując go, że wykonuje zgodnie z planem lotu.
2. Otrzymuje zgodę na wlot w CTR przez punkt T i podejście prawym kręgiem do RWY25.
3. KRL pyta, czy lądowanie będzie w grupie, czy pojedynczo. Pilot odpowiada, że pojedynczo. Na podstawie odsłuchanych nagrań po tej korespondencji nastąpiła zmiana KRL na stanowisku TWR.
4. Aktualnie pracujący KRL otrzymuje informację od GLGOC, że jednak chcieliby wylądować w grupie. KRL nie wydaje zgody na lądowanie w grupie, nie stosując się do zapisu SERA.3135 Loty grupowe. Nie udziela też odpowiedzi na jakich przepisach opiera swoją odmowę i wydaje zgodę na pojedyncze lądowanie dla: GLGOC, SPTPC, SPICY.
5. KRL w wyjaśnieniu zawarł swoje wątpliwości odnośnie zapisów SERA.3135 - Loty grupowe, ewentualnego lądowania większej liczby statków powietrznych lecących w szyku i ich manewrów na RWY podczas lądowania, gdzie znaczenie ma szerokość/długość i warunki atmosferyczne. Świadczy to o jego dbałości o bezpieczeństwo lądujących statków powietrznych, ale musi też pamiętać, że piloci są również licencjonowanym personelem lotniczym z określonymi uprawnieniami jak np. loty grupowe.

6. Pracujący na stanowisku KRL ADC TWR licencję kontrolera ruchu lotniczego - uprawnienia ADI, APP i OJT otrzymał odpowiednio: 26-10-2012 r. ; 26-10-2012 r. i 29-07-2004 r. W dniu zdarzenia posiadał aktualne ww. uprawnienia oraz ważne badania lekarskie. Kurs odświeżający z sytuacji niebezpiecznych odbył w dniach 14-18.07.2014 r.
7. Brak wcześniejszego telefonicznego uzgodnienia przylotu samolotów z DOPL EPLB (NOTAM E3834/15).

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Błędy w pracy ATM.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

1. Przekazać raport końcowy do LSM TWR EPLB w celu poinformowania uczestniczącego w zdarzeniu KRL o zakończeniu postępowania oraz zapoznania go z ustaleniami raportu, aby ograniczyć możliwość wystąpienia podobnego zdarzenia w przyszłości.
2. Przekazać raport końcowy i zebrane materiały do Ośrodka Szkolenia Personelu ATS w celu włączenia ich do zasobu (bazy danych) materiałów ze zbadanych zdarzeń wykorzystywanych przez instruktorów OSPA podczas szkoleń podstawowych oraz odświeżających dla kontrolerów 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> |