



RZECZPOSPOLITA POLSKA
MINISTERSTWO TRANSPORTU I BUDOWNICTWA
PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

RAPORT KOŃCOWY

Poważny incydent nr: 145/05

**Lądowanie na zamkniętym lotnisku
wojskowym Świdwin (EPSN) samolotów
PA-28 o znakach rejestracyjnych
D-EKIN i D-EHER
w dniu 22 lipca 2005 roku**

Warszawa 2006

SPIS TREŚCI

Określenia i skróty	1
Informacje Ogólne	2
Streszczenie	2
1. Informacje o faktach	3
1.1 Historia zdarzenia	3
1.2 Obrażenia osób	3
1.3 Uszkodzenia statku powietrznego	3
1.4 Inne uszkodzenia	3
1.5 Informacja o składzie osobowym	4
1.6 Informacje o statku powietrznych	4
1.7 Informacje meteorologiczne	4
1.8 Środki nawigacyjne	4
1.9 Łączność	4
1.10 Informacje o lotnisku EPSN.....	5
1.11 Rejestratory pokładowe	7
1.12 Informacja o szczątkach i zderzeniu	7
1.13 Informacje medyczne i patologiczne	7
1.14 Pożar	7
1.15 Ratownictwo i szansa przeżycia.....	7
1.16 Badania i ekspertyzy	7
1.17 Informacje o organizacjach i działalności administracyjnej	7
1.18 Informacje uzupełniające	7
1.19 Nowe metody badań	8
2. Analiza	8
2.1. Analiza zdarzenia	9
2.2. Załoga statków powietrznych.....	9
2.3. Pogoda i informacje meteorologiczne.....	9
2.4. Służby Ruchu Lotniczego.....	9
2.5. Akcja ewakuacyjna.....	9
3. Wnioski	9
3.1 Ustalenia Komisji	9
3.2 Przyczyny incydentu lotniczego	10
4. Zalecenia profilaktyczne	10
Załączniki	

Określenia i skróty

Cb	Chmura Cumulonimbus
Cu	Chmura Cumulus
D-EHER	Samolot Piper PA-28
D-EKIN	Samolot Piper PA-28
EPGD	Lotnisko Gdańsk-Rębiechowo
EPKO	Lotnisk Zegrze Pomorskie
EPSD	Lotnisko Szczecin-Dąbie
EPSN	Lotnisko wojskowe Świdwin
FIR Warszawa	Rejon Informacji Powietrznej Warszawa
Km	Kilometry
km/h	Kilometry na godzinę (jednostka miary)
Krl	Kontroler ruchu lotniczego
NOTAM	Wiadomość rozpowszechniana za pomocą środków telekomunikacyjnych zawierająca informacje o ustanowieniu, stanie lub zmianach urządzeń lotniczych, służbach, procedurach a także o niebezpieczeństwie, których znajomość we właściwym czasie jest istotna dla personelu związanego z operacjami lotniczymi
PKBWL	Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
SRL	Służba ruchu lotniczego
SSRL SZ RP	Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP
UTC	Uniwersalny czas skoordynowany

1. Informacje Ogólne

Nr ewidencyjny zdarzenia:	145/05
Klasyfikacja zdarzenia	Poważny Incydent
Rodzaj i typ statku powietrznego nr 1:	Piper PA-28-181
Znaki rejestracyjne statku powietrznego	D-EKIN
Użytkownik statku powietrznego:	PRYWATNY
Rodzaj i typ statku powietrznego nr 2	PA-28
Znaki rejestracyjne statku powietrznego	D-EHER
Użytkownik statku powietrznego	PRYWATNY
Miejsce zdarzenia:	Lotnisko wojskowe Świdwin (EPSN)
Data i czas zdarzenia:	22 lipca 2005 r. godz. 11.52 UTC

Okoliczności incydentu były badane przez Zespół badawczy PKBWL w składzie:

Mgr inż. Bogdan Fydrych	Kierujący zespołem badawczym PKBWL
Mgr inż. Jerzy Kędziński	Członek zespołu badawczego PKBWL

PKBWL nawiązała współpracę z władzami lotniczymi Republiki Niemiec w celu uzyskania od pilotów informacji dotyczącej zdarzenia.

2. Streszczenie

W dniu 27.07.2005 r. o godzinie 10.45 UTC samoloty typu Piper PA-28 o znakach rozpoznawczych D-EKIN i D-EHER wystartowały z lotniska Szczecin – Dąbie (EPSD) w celu przelotu na lotnisko Gdańsk Rębiechowo (EPGD) z przewidywanym międzylądowaniem na lotnisku w Zegrzu Pomorskim (EPKO). Ze względu na pogarszające się warunki atmosferyczne piloci zawrócili nad wcześniej minięte lotnisko wojskowe w Świdwinie (EPSN) prosząc o zgodę na lądowanie. Ze względu na zamknięte w tym dniu lotnisko EPSN służba ruchu lotniczego nie zgodził się na lądowanie i zaproponował kontynuowanie lotu do czynnego lotniska wojskowego w Mirosławcu (EPMI). Pilot samolotu D-EHER następnie zgłosił małą pozostałość paliwa i ze względu na zaistniałą sytuację samoloty D-EHER i D-EKIN otrzymały od SRL EPSN zgodę na lądowanie na lotnisku wojskowym Świdwin (EPSN).

W trakcie badania Zespół badawczy PKBWL na podstawie analizy zebranych dokumentów ustalił następującą przyczynę poważnego incydentu:

Niewłaściwe nawigatorskie przygotowanie do lotu pilotów – dowódców samolotów Piper PA - 28 polegające na braku lub niewłaściwych obliczeniach dotyczących ewentualnego lądowania na lotnisku zapasowym dostępnym dla cywilnego ruchu lotniczego, co doprowadziło do wymuszenia zezwolenia na lądowanie na niedostępnym dla ruchu lotniczego lotnisku wojskowym Świdwin, przez zgłoszenie sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa lotu ze względu na małą ilość paliwa.

PKBWL po zakończeniu badania zaproponowała 4 zalecenia profilaktyczne.

1. INFORMACJE O FAKTYCZNE

1.1. Historia lotu.

- O godzinie 10.45 UTC PA-28 D-EKIN i D-EHER wystartowały do przelotu z lotniska EPSD do Gdańska (EPGD) z planowanym międzylądowaniem w EPKO.
- W czasie lotu samoloty za zgodą właściwych SRL przeleciały ok. 11.40 UTC nad lotniskiem wojskowym Świdwin, które według ich oceny wzrokowej wyglądało, iż jest w pełni sprawne i dopuszczone do operacji lotniczych.
- W trakcie lotu na odcinku pomiędzy Świdwinem a Zegrzem Pomorskim warunki meteorologiczne uległy znacznemu pogorszeniu.
- Ze względu na złą widoczność i szybko napływającą warstwę chmur na kierunku lotu, zalesiony rejon na trasie przelotu oraz małe zapasy paliwa załoga podjęła decyzję o powrocie na lotnisko Świdwin.
- Po nawiązaniu kontaktu radiowego ze SRL lotniska Świdwin (EPSN) w języku angielskim (co według oświadczenia pilota okazało się nieco problematyczne), biorąc wszystkie powyższe okoliczności, pilot D-EHER ze względu na bezpieczeństwo obu samolotów zgłosił sytuację zagrożenia bezpieczeństwa lotu - mała ilość pozostałego paliwa.
- Oba samoloty uzyskały od SRL EPSN zezwolenie na lądowanie ze względu na sytuację zagrażającą dalszemu kontynuowaniu lotu.
- Lądowanie odbył się o godzinie 11.52 i 11.56 UTC.
- Piloci po wyjaśnieniu sytuacji oraz uzupełnieniu paliwa wystartowali o godzinie 14.26 UTC do EPKO

1.2. Obrażenia osób.

Nie zgłoszono obrażeń.

1.3. Uszkodzenia statku powietrznego.

Nie zgłoszono uszkodzeń statku powietrznego.

1.4. Inne uszkodzenia.

Nie zgłoszono.

1.5. Informacje o składzie osobowym.

1.5.1. Pilot D-EHER

Mężczyzna, nalot ogólny: 4822 godziny; ilość lotów 6467.

1.5.2. Pilot D-EKIN

Mężczyzna, nalot ogólny: 4553 godzin, ilość lotów 6285.

1.5.3. Pasażerowie

Nie dotyczy

1.6. Informacje o statku powietrznym.

Statki powietrzne posiadały wymagane dokumenty i wyposażenie do wykonywania lotów.

1.7. Informacje meteorologiczne.

Warunki meteorologiczne dla rejonu Zegrze Pomorskie w dniu 22 lipca 2005 r., w godzinach 09.00-10.00 UTC:

- Sytuacja baryczna: rejon znajdował się pod wpływem niżu z ośrodkiem nad Litwą po przejściu frontu okluzji.
- Wiatr przyziemny: 320° 30 km/h w porywach 45-55 km/h.
- Widzialność: powyżej 10 km w opadach przelotnych 6-8 km.
- Zjawiska: opady przelotne deszczu.
- Chmury: 5/8-7/8 Cb Cu 400-500 m.n. p. gr.
- Temperatura powietrza: 17° C.
- Ciśnienie odniesione do poziomu morza: 1001 hPa.
- Obłoczenie ocenione: umiarkowane w chmurach Cb powyżej wysokości 2300m.

- Turbulencja oceniona: umiarkowana w Cb silna.

1.8. Środki nawigacyjne.

Nie miały wpływu na zdarzenie.

1.9. Łączność.

Załogi samolotów utrzymywały ciągłą dwustronną łączność radiową ze SRL EPSN.

1.10. Informacja o lotnisku EPSN

AIP POLSKA
AIP POLAND

AD 2 EPSN-1

1. AD ŚWIDWIN (EPSN)

DANE GEOGRAFICZNE I ZARZĄDZAJĄCY LOTNISKIEM		
2. AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA		
1.	ARP - współrzędne WGS-84 i lokalizacja ARP - WGS-84 coordinates and site at AD	53°47'26.23"N 015°49'34.50"N Środek RWY 11/29/Centre of RWY 11/29.
2.	Odległość, kierunek od miasta Direction and distance from city	4 km na północny wschód od m. Świdwin. 4 km northeast from Świdwin city.
3.	Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia Elevation/Reference temperature	116,1 m AMSL 22°C
4.	Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka MAG VAR/Annual change	+2°19' (1999) + 0°04'
5.	Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, teleks, AFS AD Administration, address, telephone, telefax, telex, AFS	Dowództwo Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej/Polish Air and Air Defence Forces Adres pocztowy/Postal address: Jednostka Wojskowa 3294/Military Unit No. 3294 ul. Polczyńska 32 78-301 Świdwin 3 Adres telegraficzny/Telegraphic address: EPSNZTZM - MIL TWR EPSNZPZM - MIL ARO Telefony/Phones: +48-94-382-3250 - dowódca/commander Faks/Fax: +48-94-382-3258 - dowódca/commander
6.	Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	VFR
7.	Uwagi/Remarks	Telefony/Phones: +48-94-382-2616 - MIL TWR (patrz punkt 18/see point 18) +48-94-382-2614 - MIL ARO +48-94-382-3310 - MIL APP Faks/Fax: +48-94-382-3263 - MIL ARO

CHARAKTERYSTYKA FIZYCZNA DROGI STARTOWEJ					
12. RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS					
Oznaczenie RWY/Nr Designations RWY/No.	Kierunek geo- graficzny/magnetyczny TRUE&MAG BRG	Wymiary RWY (M) Dimensions of RWY (M)	Klasyfikacja nośności nawierzchni/nawierzchnia RWY i SWY /Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Współrzędne THR (WGS-84)/Undulacja geoidy (M) THR coordinates (WGS-84)/Geoid undulation (M)	Poziom prog i najwyższy punkt strefy przyziemienia dla podejścia precyzyjnego (AMSL, M)/ THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY (AMSL, M)
11 ¹⁾	112°GEO 110°MAG	60 x 2500	PCN 52/R/A/W/T CONC/ASPH	53°47'40.57"N ⁽²⁾ 015°48'30.68"E -	117 119
29 ¹⁾	292°GEO 290°MAG	60 x 2500		53°47'11.88"N ⁽²⁾ 015°50'38.31"E -	116 116

DEKLAROWANE DŁUGOŚCI 13. DECLARED DISTANCES				
RWY	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)
11 ¹⁾ 29 ¹⁾	2500	2810	2500	2500
Uwagi/Remarks		¹⁾ Oznaczenia RWY nie są wymalowane na drodze startowej/Runway designators are not painted on RWY.		

PRZESTRZEŃ ATS 17. ATS AIRSPACE	
1.	Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych (WGS-84) Airspace designation and geographical coordinates (WGS-84) of its lateral limits MATZ EPSN: ¹⁾ 1. 53°55'00"N 015°06'00"E 2. 53°58'00"N 015°18'00"E 3. 53°58'50"N 015°30'00"E 4. 53°48'40"N 016°16'20"E 5. 53°50'00"N 016°26'00"E 6. 53°46'00"N 016°34'00"E 7. 53°40'00"N 016°34'00"E 8. 53°37'00"N 016°27'00"E 9. 53°36'20"N 016°05'30"E 10. 53°46'30"N 015°22'00"E 11. 53°45'20"N 015°13'00"E 12. 53°49'00"N 015°06'00"E 1. 53°55'00"N 015°06'00"E MATZ EPSN A: ¹⁾ 1. 53°58'50"N 015°30'00"E 2. 53°48'40"N 016°16'20"E 3. 53°36'20"N 016°05'30"E 4. 53°46'30"N 015°22'00"E 1. 53°58'50"N 015°30'00"E MATZ EPSN B: ¹⁾ 1. 53°58'50"N 015°30'00"E 2. 53°46'30"N 015°22'00"E 3. 53°45'20"N 015°13'00"E 4. 53°58'00"N 015°18'00"E 1. 53°58'50"N 015°30'00"E MATZ EPSN C: ¹⁾ 1. 53°45'20"N 015°13'00"E 2. 53°49'00"N 015°06'00"E 3. 53°55'00"N 015°06'00"E 4. 53°58'00"N 015°18'00"E 1. 53°45'20"N 015°13'00"E MATZ EPSN D: ¹⁾ 1. 53°48'40"N 016°16'20"E 2. 53°50'00"N 016°26'00"E 3. 53°37'00"N 016°27'00"E 4. 53°36'20"N 016°05'30"E 1. 53°48'40"N 016°16'20"E MATZ EPSN E: ¹⁾ 1. 53°50'00"N 016°26'00"E 2. 53°46'00"N 016°34'00"E 3. 53°40'00"N 016°34'00"E 4. 53°37'00"N 016°27'00"E 1. 53°50'00"N 016°26'00"E
2.	Granice pionowe/Vertical limits EPSN A: GND - FL 105 EPSN B: 1050 m AMSL (3500 ft AMSL) - FL 105 EPSN C: FL 085 - FL 105 EPSN D: 1050 m AMSL (3500 ft AMSL) - FL 105 EPSN E: FL 085 - FL 105
3.	Klasyfikacja przestrzeni powietrznej/Airspace classification Niesklasyfikowana./Unclassified.

4.	Znak wywoławczy oraz język(i) Call sign, language(s)	Świdwin INFO Polski, angielski ²⁾ PI, En ²⁾
5.	Bezwzględna wysokość przejściowa/Transition altitude	2000 m AMSL (6500 ft AMSL)
6.	Uwagi Remarks	¹⁾ - W MATZ działa wojskowa służba ruchu lotniczego pracująca w oparciu o krajowe przepisy i procedury wojskowe./Military Air Traffic Service operates the MATZ in accordance with national rules and military procedures. ²⁾ Po uzgodnieniu z wyprzedzeniem 24HR./After consultation, 24HR in advance.

20. PRZEPISY LOKALNE

Wnioski o zezwolenie

Wnioski o zezwolenie na lądowanie cywilnych statków powietrznych należy składać do Szefostwa Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP w terminie 7 dni przed planowanym przylotem (tel.: +48-22-682-5073, faks: +48-22-682-5312). Niezależnie od uzyskania zgody wymagane jest zgłoszenie zamiaru wykonania lotu organowi TWR w dniu poprzedzającym wykonanie operacji. Uzgodnienia dotyczące wykonywania lotów z lotniska, obsługi, tankowania, ochrony statku powietrznego tylko z zarządzającym lotniskiem.

1.11. Rejestratory pokładowe.

Brak.

1.12. Informacje o szczątkach i zderzeniu.

Nie dotyczy.

1.13. Informacje medyczne i patologiczne.

Nie dotyczy.

1.14. Pożar.

Nie dotyczy.

1.15. Ratownictwo i szansa przeżycia.

Nie dotyczy.

1.16. Badania i ekspertyzy.

Zespół badawczy PKBWL przeanalizował otrzymane dokumenty.

1.17. Informacje o organizacjach i działalności administracyjnej.

PKBWL o zdarzeniu została powiadomiona przez Szefostwo SRL Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej i Agencje Ruchu Lotniczego.

1.18. Informacje uzupełniające.

NOTAM A3522

A) EPSN

B) 0506031511

C) 0509152359 EST

E) AD SWIDWIN CLSD FOR CIVIL AND MILITARY AIR TRAFFIC
DUE TO GROUND WORKS, EXCEPT HELIKOPTERS OPERATING
DAYTIME VFR FLIGHTS IN VMC. PROR REQUEST SHOULD BE
SENT 24 HR IN ADVANCE TO MILITARY ARO)

Sekcję "NATIONAL MILITARY AERODROMES"

Zawiera ona lotniska wojskowe, zarządzane przez władze wojskowe. Lotniska te są dostępne dla cywilnego krajowego ruchu lotniczego po spełnieniu określonych warunków. Nazwy i wskaźniki lokalizacji ICAO tych lotnisk są podane poniżej.

DĘBLIN	-	EPDE
MALBORK	-	EPMB
PRUSZCZ GDAŃSKI	-	EPPR
RADOM	-	EPRA

Nazwy i wskaźniki lokalizacji ICAO lotnisk wojskowych zarządzanych przez władze wojskowe, niedostępnych dla cywilnego krajowego ruchu lotniczego są podane poniżej.

CEWICE	-	EPCE
DARŁOWO	-	EPDA
ŁASK	-	EPLK
MIŃSK MAZOWIECKI	-	EPMM
MIROŚLAWIEC	-	EPMI
OKSYWIE	-	EPOK
POWIDZ	-	EPPW
POZNĄŃ/Krzesiny	-	EPKS
ŚWIDWIN	-	EPSN

1.19. Nowe metody badań.

Nie zastosowano.

2. ANALIZA

2.1. Analiza zdarzenia

Działanie pilotów samolotów D-EHER i D-EKIN

Analizując otrzymane oświadczenie pilota D-EKIN należy podkreślić, że decyzja o zawróceniu do lotniska EPSN ze względu na pogarszające się warunki meteorologiczne na trasie przelotu do lotniska EPKO, biorąc pod uwagę aspekt bezpieczeństwa lotu była słuszna. Przygotowanie nawigacyjne do lotu pilotów samolotów było niewłaściwe, ponieważ nie uwzględnili oni ewentualnego lądowania na wcześniej zaplanowanym dostępnym dla ruchu lotniczego lotnisku zapasowym. Zgłoszenie sytuacji „niebezpiecznej” było wynikiem nie otrzymania zgody na lądowanie od SRL EPSN na zamkniętym zgodnie z NOTAM nr A3522/05 lotnisku. Wynik takiego działania świadczy o nieznajomości lub lekceważeniu przepisów lotniczych obowiązujących w Polskiej Przestrzeni Powietrznej. Zgodnie z zapisem w Zbiorze Informacji Lotniczej AIP-Polska: ”Tylko lotniska: Dęblin (EPDE); Malbork (EPMB) oraz Pruszcz Gdański (EPPR) jako lotniska wojskowe RP zarządzane przez władze

wojskowe są dostępne dla cywilnego krajowego ruchu lotniczego po spełnieniu określonych warunków. Natomiast między innymi lotnisko Świdwin (EPSN) jest niedostępne dla cywilnego krajowego ruchu lotniczego. Powyższe zdarzenie według Aneksu 13 kwalifikuje się zgodnie załącznikiem C jako Poważny Incydent, ale takich przypadków naruszania i nie przestrzegania przepisów ruchu lotniczego bardziej wskazane jest działanie administracyjne, a czasem może i postępowanie karne zgodnie z artykułami zawartymi w polskim prawie lotniczym.

2.2. Załogi statków powietrznych

Piloci posiadali wymagane kwalifikacje i uprawnienia do wykonywania czynności lotniczych.

2.3. Pogoda i informacje meteorologiczne

Warunki meteorologiczne miały wpływ na zdarzenie.

Piloci oświadczyli, że przeprowadzili analizę posiadanego komunikatu meteorologicznego, ale warunki rzeczywiste po minięciu EPSN okazały się gorsze od prognozowanych. Ze względu na powyższe, jak i pozostałość paliwa piloci podjęli decyzję o powrocie do EPSN.

2.4. Służby ruchu lotniczego

Działanie SRL EPSN było zgodne z obowiązującymi przepisami.

2.5. Akcja ewakuacyjna

Nie dotyczy

3. WNIOSKI

3.1. Ustalenia Komisji

- Piloci oświadczyli, że posiadali komunikat meteorologiczny na przelot z EPSN do EPKO.
- Lotnisko EPSN było w dniu zdarzenia zamknięte dla ruchu lotniczego.
- Piloci posiadali wymagane kwalifikacje i uprawnienia do wykonywania czynności lotniczych.

- Samoloty były sprawne i posiadały wymagane dokumenty do wykonywania lotów.
- Piloci nie złożyli Planu Lotu na lot z EPSD do EPKO.

3.2. Przyczyny incydentu.

Niewłaściwe nawigatorskie przygotowanie do lotu pilotów – dowódców samolotów Piper PA - 28 polegające na braku lub niewłaściwych obliczeniach dotyczących ewentualnego lądowania na lotnisku zapasowym dostępnym dla cywilnego ruchu lotniczego, co doprowadziło do wymuszenia zezwolenia na lądowanie na niedostępnym dla ruchu lotniczego lotnisku wojskowym Świdwin, przez zgłoszenie sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa lotu ze względu na małą ilość paliwa.

4. ZALECENIA PROFILAKTYCZNE

1. W trakcie nawigacyjnego przygotowania do lotu planować właściwą ilość paliwa zapewniającą bezpieczny dojazd do lotnisk zapasowych.
2. Nawiązywać łączność radiową z właściwą terytorialnie służbą informacji powietrznej, w celu otrzymania informacji o dostępnych lotniskach.
3. Opracować przepisy wykonawcze w celu egzekwowania przepisów Prawa Lotniczego dotyczących naruszania przepisów ruchu lotniczego.
4. W stosunku do pilotów uczestniczących w zdarzeniu – do decyzji nadzoru lotniczego Republiki Federalnej Niemiec.

Kierujący Zespołem badawczym PKBWL

.....