



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	2606/15			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>17 grudnia 2015 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>EPKT</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>ND</i>			
Dowódca SP:	<i>ND</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	-
Nadzorujący badanie:	<i>Edward Łojek</i>			
Podmiot badający:	<i>Zarządzający lotniskiem</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>nie wyznaczano</i>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<i>INFORMACJA O ZDARZENIU [RAPORT]</i>			
Zalecenia:	<i>NIE</i>			
Adresat zaleceń:	<i>NIE DOTYCZY</i>			
Data zakończenia badania:	<i>21 kwietnia 2016 r.</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 17 grudnia 2015 r. ok. godz. 16.10 UTC stwierdzono niesprawność obu czujników pomiaru podstaw wysokości chmur (ceilometrów) znajdujących się przy progach dróg startowych 27 i 09. Usterka zgłoszona przez kontrolera ruchu lotniczego wieży polegała na braku automatycznie zbieranych danych z obu czujników przy braku instrumentów zapasowych należących do automatycznego systemu pomiaru danych meteorologicznych AWOS (Airport Weather Observing System). Podjęte przez kontrolera działania polegały na ocenie podstawy chmur na podstawie obserwacji wzrokowej oraz meldunków załóg lotniczych lądujących samolotów. Obserwacje METAR z tego okresu wskazują, że warunki atmosferyczne umożliwiały prowadzenie operacji lotniczych zgodnie z wymaganiami CAT I. Dane uzyskane od działu energetycznego organizacji zarządzającej lotniskiem wskazują, że najbardziej prawdopodobną przyczyną zdarzenia były chwilowe zaniki zasilania w energię elektryczną ceilometrów przy braku urządzeń

zapewniających podtrzymanie zasilania (UPS-ów). Usterka trwała do czasu usunięcia jej przez zewnętrzną firmę zapewniającą serwis urządzeń (ok. godz. 11 UTC 18 grudnia 2015 r.). W tym czasie przeprowadzono 52 operacje lotnicze (starty i lądowania) bez zgłoszonych sytuacji niebezpiecznych i opóźnień.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Chwilowe zaniki zasilania w energię elektryczną ceilometrów przy braku urządzeń zapewniających podtrzymanie zasilania.

Zastosowane środki profilaktyczne:

W dniu 19 marca 2016 r., w porozumieniu z właścicielem systemu AWOS, dokonano jego podłączenia do obwodu zasilania w energię elektryczną zabezpieczonego urządzeniami podtrzymującymi (UPS-ami).

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Edward Łojek	<i>podpis na oryginale</i>