



Dot. incydentu nr: 2166/14

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 2 kwietnia 2015 r., przedstawionych przez zarządzającego lotniskiem informacji o okolicznościach zaistnienia incydentu lotniczego samolotu Fokker 100, który wydarzył się 9 grudnia 2014 r. na lotnisku EPWA, 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, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała badanie za zakończone i przyjęła treść raportu końcowego z badania incydentu lotniczego.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Dyżurny Operacyjny Portu (DOP) podczas doraźnej kontroli drogi startowej 15/33, wykonywanej w asyście oficera Biura Ochrony Rządu przed zaplanowaną operacją lotniczą o statusie HEAD/STATE, poruszając się pojazdem o znakach wywoławczych „DYŻURNY 4” wraz z jadącym za nim pojazdem lotniskowej służby utrzymania nie zastosował się do polecenia kontrolera ruchu lotniczego TWR nakazującego zatrzymanie się przed drogą startową 11/29 na wysokości drogi do kołowania T i zbliżył się do aktywnej drogi startowej podczas operacji startu samolotu Fokker 100. DOP posiadał ważne uprawnienia do poruszania się po polu manewrowym lotniska, nie zastosował się jednak do zasad prowadzenia korespondencji radiowej zgodnie z zapisami załącznika do Instrukcji Operacyjnej Lotniska „Praca w sieci radiotelefonicznej na lotnisku Chopina w Warszawie” (INOP-IPSR).

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Niezastosowanie się do polecenia kontrolera ruchu lotniczego TWR. Zdarzenie zostało uznane za nieuprawnioną obecność pojazdu w obszarze chronionym drogi startowej – „*Runway Incursion*”

Zastosowane środki profilaktyczne:

1. Publikacja Biuletynu Bezpieczeństwa dot. m. in. sposobów na zminimalizowanie ryzyka nieuprawnionego wtargnięcia na drogę startową i wymiany depeusz w łączności radiotelefonicznej.
2. Wdrożenie A-SMGCS (Advanced Surface Movement Guidance & Control System) lub innego wiarygodnego, autoryzowanego systemu monitorującego ruch statków powietrznych oraz pojazdów służb lotniskowych w obszarze pola manewrowego lotniska na Lotnisku Chopina w Warszawie.

3. Udoskonalenie szkolenia ze sposobu prowadzenia korespondencji w systemie łączności lotniskowej
4. Praktyczne egzekwowanie stosowania zasad prowadzenia korespondencji radiowej zgodnie z zapisami załącznika do Instrukcji Operacyjnej Lotniska „Praca w sieci radiotelefonicznej na lotnisku Chopina w Warszawie” (INOP-IPSR) przez użytkowników sieci radiotelefonicznej.
5. Przypomnienie o bezwzględnej konieczności stosowania zasad prowadzenia korespondencji radiowej zgodnie z zasadami INOP-IPSR przez użytkowników sieci radiotelefonicznej na łamach kolejnego Biuletynu Bezpieczeństwa lotniska Chopina w Warszawie wraz z przykładem skutków wywołanych używaniem niestandardowego słownictwa.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale

mgr inż. Edward Łojek