



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,  
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ  
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

**Dot. zdarzenia nr: 835/11**

## **UCHWAŁA**

**Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:**

Przewodniczący posiedzenia	
Przewodniczący Komisji:	dr inż. Maciej Lasek
Zastępca Przewodniczącego Komisji	mgr inż. Jacek Jaworski
Sekretarz Komisji:	mgr Agata Kaczyńska
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	dr inż. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	mgr inż. Edward Łojek
Członek Komisji:	mgr inż. Piotr Lipiec
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 4 stycznia 2013 roku okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu: ATR 72, które wydarzyło się w dniu 14 lipca 2011 roku na lotnisku im. Fryderyka Chopina w Warszawie (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 uchylające dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała badanie za zakończone i przyjęła treść raportu końcowego.

**Przyczyna wypadku lotniczego:**

**Niewłaściwa obserwacja Pola Ruchu Naziemnego przez operatora ciągnika „Mulag”.**

**Okolicznościami sprzyjającymi były:**

1. Silny opad deszczu z wyładowaniami atmosferycznymi.
2. Refleksy świetlne na nawierzchni lotniska, które utrudniały obserwację.
3. Konstrukcja kabiny ciągnika „Mulag”, którego lewy słupek mógł częściowo lub całkowicie zasłonić sylwetkę samolotu.
4. Bliska odległość drogi serwisowej od drogi kołowania „O2”

**Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:<sup>i</sup>**

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami proponuje wprowadzenie następujących zaleceń dotyczących bezpieczeństwa:

**LS Airport Services:**

1. Omówić niniejsze zdarzenie z personelem wykonującym czynności na płaszczyźnie manewrowej lotniska z wykorzystaniem treści Raportu końcowego i materiałów wideo

przedstawiających przebieg zdarzenia zwracając szczególną uwagę na przestrzeganie zasad poruszania się w polu manewrowym lotniska.

2. Przekazać Raport końcowy oraz materiał wideo dla osób prowadzących szkolenia podstawowe i odświeżające z personelem wykonującym czynności na płaszczyźnie manewrowej w celu wykorzystania tych materiałów w trakcie szkoleń.

#### **P.P. „Porty Lotnicze”:**

3. Wprowadzić zmiany w Planie Działania w Sytuacjach Zagrożenia oraz Instrukcji Zarządzania Operacyjnego Portem Lotniczym umożliwiające Dyżurnemu Operacyjnemu Portu samodzielne ogłaszanie alarmu dla służb lotniskowych.
4. Wprowadzić zmiany w Planie Działania w Sytuacjach Zagrożenia oraz Instrukcji Zarządzania Operacyjnego Portem Lotniczym umożliwiające Dyżurnemu Operacyjnemu Portu jak najszybsze powiadomianie załóg statków powietrznych o skutkach zdarzeń lotniczych w celu jak najszybszego podjęcia decyzji dotyczących ewentualnej ewakuacji pasażerów.
5. Wykonanie dodatkowego oznakowania poziomego i/lub pionowego nakazujących zatrzymanie „**STOP kołujący samolot**” na drogach serwisowych przecinających drogi kołowania.
6. Rozważyć zmianę lokalizacji drogi serwisowej, na której doszło do zdarzenia poprzez zwiększenie odległości od drogi kołowania „O2” lub jej likwidację.

#### **Eurolot S.A.**

7. Omówić niniejsze zdarzenie z personelem latającym zwracając szczególną uwagę na podejmowanie decyzji o ewentualnej ewakuacji pasażerów.

#### **Wnioski i zalecenia profilaktyczne zawarte w „Protokole z badania zdarzenia lotniczego” przeprowadzonego przez Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”:**

1. Przekazać materiały z kamer CCTV oraz zdjęcia wykonane na miejscu zdarzenia do Ośrodka Szkolenia Służb Lotniskowych do wykorzystania w procesie szkolenia osób ubiegających się o zezwolenie na poruszanie się po terenie lotniska.
2. Przeszkolić pracowników Zespołu Nadzoru Bezpieczeństwa Ruchu Kołowego (BDPR) w zakresie zabezpieczania miejsca zdarzenia oraz sporządzania dokumentacji umożliwiającej późniejsze badanie (wykonywanie zdjęć, szkiców itp.).
3. Omówić niniejsze zdarzenie ze wszystkimi zmianami Dyżurnych Operacyjnych Portu, w szczególności w aspekcie podziału zadań pomiędzy poszczególnymi Dyżurnymi.
4. Rozważyć synchronizację czasów w rejestratorze zapisu kamer CCTV, rejestratorze rozmów radiowych i telefonicznych oraz rejestratorze będącym na wyposażeniu Lotniskowej Straży Pożarnej.
5. W trakcie szkoleń odświeżających w zakresie uprawnień do poruszania się po terenie lotniska zwrócić szczególną uwagę na prawidłowy sposób prowadzenia korespondencji

radiowej – dotyczy w szczególności koordynatorów ruchu naziemnego „Follow Me” oraz personelu Lotniskowej Straży Pożarnej.

**Nadzorujący badanie:**

mgr inż. Bogdan Fydrych *podpis na oryginale*

---

<sup>1</sup> Zgodnie z art. 18 ust. 1 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE, **adresat zaleceń dotyczących bezpieczeństwa jest zobowiązany, w ciągu 90 dni od dnia otrzymania niniejszych zaleceń, do przesłania Komisji informacji o działaniach, które podjął lub których podjęcie rozważa, oraz w stosownych przypadkach o czasie potrzebnym na ich zakończenie, a w przypadku gdy działań nie podjęto – o przyczynach niepodjęcia. Informacje powyższe proszę przesłać na adres siedziby Komisji: MINISTERSTWO TRANSPORTU, BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ ul. Chałubińskiego 4/6; 00-928 Warszawa, tel. + 48 22 630 11 31, fax + 48 22 630 11 17**