



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu

Numer ewidencyjny zdarzenia:	2167/14			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>9 grudnia 2014 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>Lotnisko im. F Chopina (EPWA)</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>Samolot, Antonov 26 (An 26)</i>			
Dowódca 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>Zarządzający Portem Lotniczym</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>nie wyznaczano</i>			
Zalecenia:	<i>NIE</i>			
Adresat zaleceń:	<i>NIE DOTYCZY</i>			
Data zakończenia badania:	<i>29 czerwca 2015 r.</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Załoga samolotu An 26 przełowała po drodze kołowania (TWY), na której znajdowali się pracownicy i 3 pojazdy wykonawcy wymiany pokryw studni teletechnicznych. Z uwagi na wyżej wymienione prace TWY była zamknięta dla ruchu lotniczego w godz. 08.30-12.00 czasu lokalnego (LMT). Jeden z pracowników posiadał uprawnienia do poruszania się po polu manewrowym lotniska i utrzymywał łączność radiową z personelem organu kontroli lotniska (TWR) Po godz. 12.00 LMT kierownik zmiany dyżurnych portu (KZ DOP) otrzymał informację od osoby nadzorującej prace budowlane (której nie była na miejscu prac), że pracownicy i pojazdy opuściły TWY. W tym samym czasie na TWY przebywał DOP5, który sprawdzał wyłączenie świateł osi TWY oraz pojazdy wykonawcy, który zakończył prace. W wyniku niewłaściwego przepływu informacji pomiędzy KZ DOP, TWR i DOP5 oraz przedstawicielem wykonawcy, kontroler TWR zezwolił na kołowanie samolotu An 26, na której znajdowali się pracownicy oraz 3 pojazdy wykonawcy.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Obecność pracowników i pojazdu na TWY w czasie kołowania samolotu.

Okolicznością sprzyjającą:

1. Brak właściwego przepływu informacji pomiędzy wykonawcą prac, a DOPL w zakresie prowadzonych prac w części lotniczej lotniska.
2. Brak wykonanej przez DOP kontroli TWY w momencie ustalonego terminu zakończenia prac.
3. Brak wygradzeń zamkniętej do użytku operacyjnego TWY.
4. Brak reakcji kontrolera TWR (zatrzymanie kołującego samolotu) na informację DOP5 o „nie przejezdności TWY L”.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmioty badające:

1. W przypadku konieczności zamykania części pola naziemnego ruchu lotniczego (PNRL), każdorazowe wygradzanie obszaru barierami (oznakowanie dzienne i/lub nocne) - nie dotyczy prac eksploatacyjnych wykonywanych „pod ruchem”.
2. Bieżące monitorowanie prac prowadzonych w części PNRL.
3. Kontrola przez DOP PNRL, w przypadku planowanego przywrócenia infrastruktury lotniska do użytku eksploatacyjnego przed zakończeniem ważności NOTAM.
4. Każdorazowe wyznaczanie przedstawiciela wykonawcy, będącego na miejscu wykonywanych prac, do bieżącego kontaktu i ustaleń z KZ-DOP.
5. Publikacja NOTAM-ów zakończona skrótem EST w przypadku planowanych zamknięć PNRL.
6. Przekazać raport końcowy zarządzającemu lotniskiem Warszawa/Okęcie w celu wykorzystania pod kątem doskonalenia współpracy ze służbą kontroli lotniska.
7. Przekazać raport końcowy i zebrane materiały do Działu Kontroli Lotniska Warszawa w celu:
 - a) omówienia zdarzenia z personelem TWR pod kątem współpracy z Dyżurnymi Portu PL Warszawa.
 - b) poinformowania zainteresowanego krl GND o zakończeniu postępowania.
8. 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>

