



# PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Dot. zdarzenia nr: 1495/13

## UCHWAŁA

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

Przewodniczący posiedzenia: dr inż. Maciej Lasek  
Członek Komisji: mgr inż. Jacek Jaworski  
Członek Komisji: mgr inż. Jerzy Kędzierski  
Członek Komisji: mgr Tomasz Kuchciński  
Członek Komisji: mgr inż. Piotr Lipiec  
Członek Komisji: mgr inż. Edward Łojek  
Członek Komisji: mgr inż. Tomasz Makowski  
Członek Komisji: mgr inż. Andrzej Pussak  
Członek Komisji: mgr inż. Ryszard Rutkowski

W dniu 8 stycznia 2014 roku, podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez zarządzającego portem lotniczym, okoliczności incydentu lotniczego który wydarzył się w dniu 18 września 2013 roku. 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 dostarczone informacje za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

### **Przebieg i okoliczności zdarzenia:**

Jedna ze służb lotniskowych zgłosiła do organu kontroli ruchu lotniczego przecięcie progu drogi startowej przez samochód policyjny oraz dwa samochody cywilne bez łączności i bez uzyskania zgody kontrolera wieży. Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego wraz z patrolem Służby Ochrony Lotniska i Zespołu Nadzoru Bezpieczeństwa Ruchu Kołowego udał się natychmiast na miejsce zdarzenia. W trakcie zdarzenia, które zostało zakwalifikowane jako „Runway Incursion” na aktywnej drodze startowej nie było statków powietrznych. Kierowca pojazdu prowadzącego konwój wyjaśnił, że zajął wyłączoną z ruchu drogę do kołowania i przeciął próg drogi startowej będąc przekonany, że jest ona cały czas również wyłączona z ruchu ze względu na prowadzone w ostatnim czasie prace remontowo-budowlane. Przyznał, że zdał sobie sprawę ze złamania przepisów „Instrukcji ruchu pojazdów i pieszych” dopiero w momencie przecinania progu drogi startowej. Zwrócił również uwagę, że brak znaku nakazu skrętu na drodze serwisowej w kierunku przeciwnym do progu drogi startowej był okolicznością sprzyjającą wystąpieniu tego naruszenia.

**Przyczyna incydentu lotniczego:**

Nieprzestrzeżenie obowiązującej „Instrukcji ruchu pojazdów i pieszych”. Okolicznością sprzyjającą był brak jednoznacznego oznakowania drogi serwisowej.

**Zastosowane przez zarządzającego środki profilaktyczne:**

1. Przeprowadzenie analizy przebiegu drogi serwisowej – uzupełnienie przebiegu objazdu o nakaz jazdy w prawo w celu ominięcia zjazdu w drogę do kołowania.
2. Wykorzystanie uczestników ruchu (np. Policji) przy sprawdzaniu nowo wytyczanych, zamiennych tras przebiegu dróg serwisowych.
3. Zwrócono się do Policji z prośbą o zgłaszanie uwag w aspekcie oznakowania dróg wewnętrznych.
4. Uwzględnienie służb Policji w ćwiczeniach praktycznych ze znajomości topografii lotniska.
5. Wzmocnienie weryfikacji wydanych uprawnień do poruszania się w polu manewrowym lotniska i celowości posiadania przez poszczególnych użytkowników ww. uprawnień.

**Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.****Nadzorujący badanie:**

mgr inż. Edward Łojek *podpis na oryginale*