

Międzynarodowy Port lotniczy
im. Jana Pawła II
Kraków – Balice Sp. z o. o.
Nazwa przedsiębiorstwa /organizacji lotnictwa cywilnego
32 – 083 Balice ul. Kpt. M. Medweckiego 1
(adres)
. + 12 411 19 55 , fax +12 411 79 77
Tel.

PROTOKÓŁ O WYNIKU BADANIA INCYDENTU LOTNICZEGO

1. Data i czas UTC/LOC zaistnienia incydentu...: 27.09.2005 r. godz. 23:15 LOC.....;
2. Miejsce startu i przeznaczenia: LFPO / EPKK.....;
3. Miejsce incydentu ⁽¹⁾: EPKK.....;
4. Rodzaj i typ statku/statku powietrznego ⁽²⁾: Boeing 737-500, rej. OM-SEF.....;
5. Rodzaj lotu ⁽³⁾: Rejsowy.....;
6. Faza lotu ⁽⁴⁾: Kołowanie.....;
7. Czynniki pogody ⁽⁵⁾: Bez wpływu.....
.....
.....;
8. Dane dowódcy/załogi statku powietrznego ⁽⁶⁾: Brak danych.....
.....
.....;
9. Opis przebiegu i okoliczności incydentu ⁽⁷⁾: Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego otrzymał od kontrolera TWR informację o nieznanym samochodzie znajdującym się na drodze kołowania „F”. Kontroler otrzymał tę informację od pilota rejsu ESK 7BA (rej. OM-SEF, SkyEurope) kołującego po drodze kołowania „F” po wylądowaniu. W celu zidentyfikowania pojazdu Dyżurny wraz z pracownikiem Służby Ochrony Lotniska udali się w jego kierunku. W międzyczasie pojazd przemieścił się na wojskową płytę postojową i tam został zatrzymany. Po wylegitymowaniu kierowcy okazało się, że jest on cywilnym pracownikiem wojska. W związku z tym na miejsce wezwano także Oficera Dyżurnego JW 1155. Zarówno zatrzymany kierowca jak i pojazd nie posiadali stosownych przepustek uprawniających do poruszania się po drogach kołowania. Zdarzenie to było przyczyną konieczności skierowania na krąg nadlotniskowy podchodzącego do lądowania samolotu Austrian Airlines, rejs AUA 599 z LOWW;
10. Analiza incydentu: Kierowca pojazdu chcąc opuścić teren Jednostki Wojskowej pomylił kierunki i zamiast do bramy wyjazdowej udał się w stronę pola manewrowego. Gdy zauważył kołujący samolot zorientował się, że przebywa w niedozwolonym miejscu i zawrócił. Gdyby nie kołujący samolot mogło dojść do wtargnięcia na drogę startową co byłoby bardzo poważnym zagrożeniem dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego.
11. Przyczyna/przyczyny incydentu:
 - o Nieznajomość topografii lotniska przez kierującego pojazdem;
 - o Utrata orientacji w ciemności;
 - o Zbyt bliska lokalizacja parkingów samochodowych od dróg kołowania;
 - o Niewystarczające oznakowanie informujące o przebywaniu na polu manewrowym lotniska.
12. Zastosowane środki profilaktyczne:

- Przeniesienie parkingów samochodowych na wojskowej części lotniska ze strefy lotniskowej do strefy koszarowej;
 - Weryfikacja systemu przepustkowego w 8 Bazie Lotniczej oraz wprowadzenie dodatkowego punktu kontroli pomiędzy częścią lotniczą a częścią koszarową lotniska na wojskowej części lotniska;
 - Zainstalowanie znaków STOP wraz z tabliczkami informacyjnymi „Uwaga, droga kołowania” przed wszystkimi skrzyżowaniami dróg technicznych z drogami kołowania, zarówno na wojskowej jak i cywilnej części lotniska;
 - Przeprowadzenie szkolenia uzupełniającego z zasad bezpiecznego poruszania się po terenie lotniska dla pracowników 8 Bazy Lotniczej;
 - Utworzenie, w ramach Lokalnego Zespołu ds. Bezpieczeństwa Drogi Startowej, dokumentu szkoleniowo-informacyjnego dla wszystkich użytkowników lotniska uprawnionych do poruszania się po jego terenie pojazdami mechanicznymi oraz ponowne przeszkolenie pracowników uprawnionych do poruszania się pojazdami w oparciu o w/w dokument.
13. Informacje uzupełniające (dodatkowe): W/w dokument szkoleniowo-informacyjny zawiera następującą tematykę:
- Zasady poruszania się po lotnisku;
 - Stosowane na lotnisku oznakowanie oraz oświetlenie;
 - Zasady prowadzenia korespondencji radiowej;
 - Zagadnienia poruszane przez Europejski Program Zapobiegania Wtargnięciom na Drogi Startowe;
 - Postępowanie w przypadku zaobserwowania wtargnięcia na drogę startową.

Uwaga : Proszę użyć dodatkowej kartki/kartek jeżeli opis nie mieści się w formularzu protokołu

.....
(podpis i pieczęć badającego incydent)

OBJAŚNIENIA

Ad⁽¹⁾, Kod ICAO lotniska, nazwa lądowiska lub innego miejsca przystosowanego do startów i lądowań, współrzędne geograficzne odległość od pomocy r/nawigacyjnej itp.

Ad⁽²⁾Jeśli to możliwe także, rodzaj napędu, rodzaj podwozia-chowane czy stałe, max ciężar startowy oraz nr seryjny płatowca i rok jego produkcji.

Ad⁽³⁾ Prywatny rejsowy, komercyjny, turystyczny itp.

Ad⁽⁴⁾ Postój, kołowanie, start, lot po trasie, manewrowanie, podejście do lądowania, lądowanie Według przepisów wykonywania lotów: IFR, VFR, Spec VFR.

Ad⁽⁵⁾ Pod tym pojęciem należy rozumieć zjawiska takie jak no: ograniczona widzialność, turbulencja, oblodzenie, burza z piorunami, boczny wiatr, opad deszczu /śniegu/mżawki, które miały lub mogły mieć wpływ na incydent itp.

Ad⁽⁶⁾ Rodzaj uprawnień lotniczych, nalot ogólny, nalot na statku powietrznym, na którym zdarzył się incydent oraz jego wiek i płeć.

UWAGA: nie podajemy danych osobowych biorącego (biorących) udział w zdarzeniu. .

Ad⁽⁷⁾ Proszę opisać zdarzenie w sposób możliwie jasny i precyzyjny. Opis powinien zawierać m. in. odpowiedzi na pytania: co się wydarzyło i jak?, w jaki sposób się objawiło?, jaką akcję podjęto?, jaka akcja była potrzebna?, jaki czynnik spowodował taką sytuację?, dlaczego taka sytuacja zaistniała? oraz sugestie mające na celu uniknięcie takich zdarzeń.