



**MINISTERSTWO TRANSPORTU I BUDOWNICTWA**  
*Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych*

Warszawa, dnia 10 stycznia 2006

**PROTOKÓŁ**  
**O WYNIKU BADANIA INCYDENTU LOTNICZEGO**

1. Data i czas UTC/LOC zaistnienia incydent: 19.09.2005 r. 16.30 UTC;
2. Miejsce startu i przeznaczenia: Nie dotyczy;
3. Miejsce incydentu <sup>(1)</sup>: Warszawa – Okęcie (EPWA);
4. Rodzaj i typ statku/statku powietrznego <sup>(2)</sup>: Nie dotyczy;
5. Rodzaj lotu <sup>(3)</sup>: Nie dotyczy;
6. Faza lotu <sup>(4)</sup>: Nie dotyczy;
7. Czynniki pogody <sup>(5)</sup>: Nie miały wpływu na zdarzenie;
8. Dane dowódcy/załogi statku powietrznego <sup>(6)</sup>: Nie dotyczy ;  
Opis przebiegu i okoliczności incydentu <sup>(7)</sup>: Ok. godz. 16.30 UTC z „holujący” poprosił o zgodę TWR EPWA na przeholowanie samolotu drogą kołowania „A” i „D” pod hangar , na co uzyskał zgodę. Personel operacyjny TWR EPWA był zajęty bieżącą sytuacją ruchową i nie śledził nie kolidującego „holownika”. Dopiero jego informacja „ holujący za pasami” zwróciła na niego uwagę – opuścił on bowiem drogę startową 33.
9. Analiza incydentu:  
Na podstawie analizy raportu oraz rozmów wyjaśniających z osobami zaangażowanymi w zdarzenie ustalono, że manewr holowania był niewłaściwie zgłoszony, gdyż nie określono: kierunku holowania, nazw dróg kołowania oraz nazwy hangaru. Nie zgłoszono zajęcia przez zestaw holowniczy drogi startowej. Niewłaściwie był monitorowany przez SRL TWR EPWA ruch zestawu holowniczego w czasie przemieszczania się po polu manewrowym lotniska. Wszystkie ww. okoliczności przyczyniły się do wystąpienia zdarzenia.
10. Przyczyny incydentu:
  - Niewłaściwe zgłoszenie przez kierowcę manewru holowania tj. brak: określenia kierunku, nazwy dróg kołowania, nazwy hangaru.
  - Brak zgłoszenia zestawu holowniczego przed drogą startową.
  - Przejazd przez aktywną drogę startową bez uzyskania zgody właściwego organu służby ruchu lotniczego.
  - Niedokładny monitoring procesu holowania przez personel TWR EPWA
11. Zastosowane środki profilaktyczne.
  1. Przeprowadzenie szkolenia odświeżającego dla wszystkich kierowców posiadających uprawnienia do poruszania się po polu manewrowym i pola wzlotów lotniska.
  2. Zapoznanie wszystkich kierowców z ww. uprawnieniami z zaistniałym zdarzeniem.

## 12. Informacje uzupełniające (dodatkowe).

W ramach działań zapobiegawczych personelowi TWR EPWA zwrócono szczególną uwagę na obowiązek monitorowania ruchu naziemnego odbywającego się na lotnisku.

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

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

### OBJAŚNIENIA

- Ad<sup>(1)</sup>, Kod ICAO lotniska, nazwa lądowiska lub innego miejsca przystosowanego do startów i lądowań, współrzędne geograficzne odległość od pomocy r/nawigacyjnej itp.
- Ad<sup>(2)</sup>Jeśli to możliwe także, rodzaj napędu, rodzaj podwozia-chowane czy stałe, max ciężar startowy oraz nr seryjny płatowca i rok jego produkcji.
- Ad<sup>(3)</sup> Prywatny rejsowy, komercyjny, turystyczny itp.
- Ad<sup>(4)</sup> Postój, kołowanie, start, lot po trasie, manewrowanie, podejście do lądowania, lądowanie Według przepisów wykonywania lotów: IFR, VFR, Spec VFR.
- Ad<sup>(5)</sup> 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<sup>(6)</sup> 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<sup>(7)</sup> 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.