

Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”

Żwirki i Wigury 1

00-906 Warszawa

+48 22 650 30 89

## PROTOKÓŁ O WYNIKU BADANIA INCYDENTU LOTNICZEGO

1. Data i czas UTC/LOC zaistnienia incydentu *06.10.15 05.50 UTC*
2. Miejsce startu i przeznaczenia *EPWA-EDDL*
3. Miejsce incydentu <sup>(1)</sup> *EPWA*
4. Rodzaj i typ statku/statku powietrznego <sup>(2)</sup> *E145*
5. Rodzaj lotu <sup>(3)</sup> *rejsowy*
6. Faza lotu <sup>(4)</sup> *kołowanie*
7. Czynniki pogody <sup>(5)</sup> *brak danych*
  
8. Dane dowódcy/załogi statku powietrznego <sup>(6)</sup>:  
*Brak danych*
  
9. Opis przebiegu i okoliczności incydentu <sup>(7)</sup>:  
*Przecięcie drogi kołowania M2 w pobliżu stanowiska 24 przez cysternę, co zmusiło a/c LOT 409 (E145) do zatrzymania kołowania, na lotnisku EPWA, dnia 15.10.2006 r. ok. godz. 05.50 UTC.*
  
10. Analiza incydentu:  
*Na wysokości stanowiska 24, przed DK F, droga serwisowa przecina DK M2. Załoga kołującego samolotu (LOT 409) zauważyła, że na w/w drodze serwisowej cysternę PETROLOT, której kierowca zatrzymał się przed drogą kołowania a następnie wjechał przed kołujący samolot, przecinając DK M2. Według oświadczenia kierującego, samolot nie kołował lecz stał na DK. Załoga samolotu zgłosiła powyższą sytuację na częstotliwości GND.*
  
11. Przyczyna/przyczyny incydentu:  
*Nie zachowanie należytej ostrożności przez kierującego cysterną przy przekraczaniu aktywnej DK M2.*

## 12. Zastosowane środki profilaktyczne:

*Szef Służby Nadzoru i Zarządzania Bezpieczeństwem Operacji Lotniskowych wystąpił do Prezesa Zarządu PETROLOT Sp. z o.o. pismem nr NN-NNNR-5201-16/362/07 o ustalenie sprawcy zdarzenia. W odpowiedzi otrzymał pismo nr L.dz. DL/163/2007 z informacją o ustaleniu tożsamości sprawcy oraz o” pouczeniu i zobowiązaniu do bezwzględnego przestrzegania przepisów poruszania się po płycie lotniska Warszawa – Okęcie oraz omówieniu ze wszystkimi pracownikami operacyjnymi Filii Petrolot DL WAW”.*

## 13. Informacje uzupełniające (dodatkowe):

*Brak*

### 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.