



PROTOKÓŁ Z BADANIA ZDARZENIA LOTNICZEGO

NR 145/07

Kwalifikacja zdarzenia wg PKBWL:

Incident

Data zaistnienia zdarzenia: 28.04.2007	Czas UTC/LOC: 08.04 UTC	Miejsce zdarzenia: EPWA
---	--------------------------------	--------------------------------

1. Informacje o uczestniku/uczestnikach zdarzenia

Rodzaj i typ a/c:	Znaki rejestracyjne a/c:	Miejsce startu i przeznaczenia:	Rodzaj lotu:	Faza lotu:
AT72	b/d	EPWR – EPWA	ROZKŁADOWY	ŁĄDOWANIE
B735	SP-LKA	EGLL – EPWA	ROZKŁADOWY	ŁĄDOWANIE

2. Czynniki pogody

METAR EPWA 280730Z 02006KT CAVOK 18/08 Q1020 NOSIG=
METAR EPWA 280800Z VRB03KT CAVOK 19/07 Q1020 NOSIG=
METAR EPWA 280830Z 36004KT 300V060 CAVOK 20/07 Q1020 NOSIG=
METAR EPWA 280900Z VRB03KT CAVOK 20/09 Q1020 NOSIG=

3. Opis przebiegu i okoliczności zdarzenia

W dniu 28.04.2007 r. ok. godz. 08.04 UTC Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego (DOP), w trakcie kontroli stanu technicznego drogi startowej nr 3 (DS 3), stwierdził zbyt małą odległość od krawędzi drogi startowej DS 3 ciągników koszących trawę. Celem zapewnienia bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych, DOP poinformował TWR o konieczności wstrzymania podejść samolotów do RWY33. W wyniku tych działań, a/c AT72 wykonujący rejs nr LO3852 oraz B735 wykonujący rejs nr LO286 przerwały podejście do lądowania i odeszły na drugie okrążenie.

4. Analiza zdarzenia

W dniu 28.04.2007 r. na lotnisku Warszawa – Okęcie były prowadzone prace agrotechniczne związane z koszeniem trawy w rejonie drogi startowej nr 3 (DS 3). Koszenie wykonywało 6 ciągników, operator prowadzącego ciągnika posiadał dwustronną łączność radiową z TWR. Na godz. 08.00 UTC zaplanowano koszenie trawy w sektorze ograniczonym przez TWY A5, A6, H2, DS 3, J.

W tym czasie na DS 3 odbywały się operacje lądowania na RWY 33. Podejścia do lądowania odbywały się z wykorzystaniem systemu ILS, w związku z tym konieczna była ochrona strefy wolnej od przeszkód (OFZ – obstacle free zone) dla drogi startowej nr 3. Zgodnie z wymaganiami Aneksu 14 ICAO oraz Podręcznika Służb Lotniskowych – Część 6 – Przeszkody Lotnicze (Doc 9137, Part 6), powierzchnia przejściowa wewnętrzna, będąca składową OFZ usytuowana jest w odległości 60 m od osi drogi startowej, krawędź wewnętrzna powierzchni jest równoległa do krawędzi DS. Nachylenie powierzchni wynosi 33.3%. Przy założeniu, że wysokość ciągnika wynosi 3,50 m, bezpieczna odległość od osi drogi startowej wynosiłaby 70,50 m (40,50 m od krawędzi DS). Ponadto ciągniki znajdowały się poza strefą ochronną systemu ILS.

Operator prowadzącego ciągnika uzyskał od TWR zezwolenie na pracę z zastrzeżeniem zachowania odległości bezpiecznej od DS 3. Zgodnie z zapisami „Instrukcji Ruchu Pojazdów i Pieszyc w Porcie Lotniczym Warszawa – Okęcie im. Fryderyka Chopina” (oznaczenie instrukcji PPL-IRPP-1/2001, ze zmianą nr 1 z dnia 28.06.2001 r.) – pkt 10.2.4.12 odległość bezpieczna od krawędzi drogi startowej wynosi 50 m.



Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego (DOP), w trakcie wykonywania kontroli stanu technicznego pola manewrowego lotniska, będąc na TWY H2 stwierdził, że koszące ciągniki znajdują się kilka – kilkanaście metrów za oznakowaniem miejsca oczekiwania na TWY H2, usytuowanym w odległości 90 m od osi DS 3 (60 m od krawędzi).

W związku z powyższym, DOP podjął decyzję o wstrzymaniu operacji lądowań na DS 3. W wyniku tego dwa a/c przerwały podejście i odeszły na drugie okrążenie. Z uwagi na brak precyzyjnego określenia odległości, nie można jednoznacznie stwierdzić, że ciągniki znajdowały się w odległości bezpiecznej od DS 3 w rozumieniu „Instrukcji Ruchu Pojazdów i Piesznych...” oraz nie naruszały OFZ. Zachowanie DOP uznać należy za prawidłowe działanie prewencyjne, przy braku dokładnych informacji decyzja DOP zapobiegła ewentualnemu naruszeniu bezpiecznej strefy drogi startowej.

5. Przyczyna/przyczyny zdarzenia

Przyczyną zdarzenia była obecność ciągników koszących trawę w pobliżu krawędzi drogi startowej, co spowodowało podjęcie przez DOP prewencyjnej decyzji o wstrzymaniu operacji lądowań na DS 3.

6. Zastosowane środki profilaktyczne

1. Po zaistnieniu zdarzenia, operatorzy ciągników zostali pouczeni przez DOP o konieczności bezwzględnego przestrzegania wymagań dotyczących odległości bezpiecznych od drogi startowej.
2. Szef Służby Nadzoru i Zarządzania Bezpieczeństwem Operacji Lotniskowych wystąpił do Dyrektora Pionu Technicznego PL Warszawa z prośbą o wprowadzenie jednoznacznych zasad określania bezpiecznych odległości od dróg startowych i dróg kołowania dla pojazdów i maszyn wykonujących prace na obszarze pola manewrowego lotniska. W związku z powyższym wprowadzono następujące zapisy do Instrukcji Utrzymania Nawierzchni Darniowych w Porcie Lotniczym Warszawa Im. Fryderyka Chopina (IN-TUSU-02):
„Dla określenia bezpiecznych odległości od dróg startowych i dróg kołowania dla pojazdów i maszyn wykonujących prace na obszarze pola manewrowego lotniska, należy przed rozpoczęciem pracy w poszczególnych sektorach trawiastych, ustawić tyczki o wysokości 1,50 m z chorągiewką o intensywnym kolorze, która umożliwi utrzymanie linii bezpiecznej odległości od danej DS i DK. Po wyznaczeniu odległości bezpiecznej maszyny biorące udział w pracach na obszarze PML powinny poruszać się wyłącznie od strony zewnętrznej śladu (dalszej od krawędzi DS/DK) wyznaczonego przez prowadzącego.”
3. Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego wzmocni nadzór nad pojazdami i maszynami pracującymi w bezpośredniej bliskości dróg startowych i dróg kołowania pod kątem zapewnienia wymaganych odległości bezpiecznych.

7. Informacje uzupełniające (dodatkowe)

Brak