



# RAPORT KOŃCOWY

postępowania nr: **ABI-6622-340/10**

Formularz  
F03-PP-SMS-02  
Strona 1 z 2  
Zmiana  
02/2010-07-01

471/10  
„The sole objective of the investigation of an accident or incident shall be the prevention of accident and incident. It is not the purpose of this activity to apportion blame or liability” Annex 13 ICAO

## I. PODSTAWOWE INFORMACJE

Data zdarzenia:	Godzina zdarzenia:	Miejsce zdarzenia:	Charakter zdarzenia:
2010-06-01	17:18 UTC	Lotnisko EPWA	ok. 60-sekundowy brak łączności między "utrzymanie155" i TWR.

## II. ZEBRANE MATERIAŁY

1. Raport z 2 zmiany (P) TWR EPWA z dnia 1.06.2010.
2. Raport KZ z dnia 1.06.2010.
3. Fragmenty zobrazowania radarowego AMS2000+ ze wskaźnika APP/DIR oraz zobrazowania radaru lotniskowego.
4. Nagrania dźwiękowe: #31 Kontr.TWR, #39 Kontr.DIR, #26 F-5 SAM.

## III. FAKTY (czas podawany jest w formacie UTC)

Godz. 17:07:43 TWR wydał zezwolenie dla "utrzymanie155" na pracę (koszenie trawy) w pobliżu progu pasa 15, ale tylko w bezpiecznej od niego odległości.

Godz. 17:15:20 As. TWR, na prośbę "utrzymanie155", zezwolił czasowo zbliżyć mu się do progu pasa 15 na odległość mniejszą od bezpiecznej. Warunkiem było jednak pozostawanie cały czas na łączności radiowej.

Godz. 17:17:40 As. TWR wywołał "utrzymanie155", aby ten odsunął się od pasa na bezpieczną odległość. Nie zarejestrowana została odpowiedź.

Nastąpiły dwie kolejne próby wywołania "utrzymanie155" z takim samym rezultatem.

Godz. 17:18:41 Dopiero po kolejnej próbie wywołania przez As. TWR, nagrała się transmisja "utrzymanie155", który powiedział, że był w bezpiecznej odległości od pasa i zgłaszał to już trzykrotnie.

W tym czasie lądujący na pasie 33 samolot LOT330 znajdował się w odległości 1 i 1/3 NM od progu pasa 33 i nadal nie nawiązał łączności na częstotliwości TWR - 118,3MHz.

Godz. 17:19:01 Po nawiązaniu łączności na 118,3 MHz LOT330 otrzymał od kontrolera TWR zgodę na lądowanie. Jego pozycja to ok. 1/2 NM od progu pasa.

## IV. USTALENIA

Przez około 60 sekund Kontroler i Asystent TWR bezskutecznie oczekiwali, aby "utrzymanie155" potwierdził swą pozycję w bezpiecznej odległości od pasa. W tym czasie do pasa zbliżał się lądujący LOT330, który wyjątkowo długo nie nawiązywał łączności na 118,3MHz. Jak się później okazało wynikało to z winy załogi.

W momencie wydawania zgody na lądowanie Kontroler TWR był jednak już absolutnie pewny co do bezpiecznego usytuowania pojazdu "utrzymanie 155" w stosunku do aktywnego pasa.

W dostępnym materiale nie ma żadnych dowodów, które wskazywałyby że był to incydent uznawany za "runway incursion". W tej sytuacji należy dać wiarę pojazdowi "utrzymanie155", że zareagował na polecenie wieży już po pierwszej transmisji i odsunął się na bezpieczną odległość od pasa.

Problem stresujący raportującego kontrolera TWR należy przypisać w powyższej sytuacji niesprawności technicznej radiostacji używanej przez operatora pojazdu "utrzymanie155". Jego trzykrotne potwierdzenia nie zostały zarejestrowane, bo prawdopodobnie w ogóle nie zostały wyemitowane.

Warto przy okazji przypomnieć, że jeżeli zawiodą wszystkie dostępne środki do prowadzenia łączności w ostateczności pozostaje obserwacja wzrokowa i wykorzystanie np. lornetki.

## V. KWALIFIKACJA ZDARZENIA

### Kwalifikacja podstawowa:

Klasyfikacja Działu ATM/CNS określa, że zdarzenie wynikało na skutek czasowego braku łączności w konfiguracji „samochód-wieża” systemu Ericsson.

**Nie stwierdzono błędów w pracy ATM.**

### Kwalifikacje uzupełniające:

TCAS RA     Level Bust     Runway Incursion     Zdarzenie RVSM     Naruszenie przestrzeni

**Poziom zagrożenia: A5**

Na podstawie przepisów „ESARR 2 Składanie meldunków oraz rozpatrywanie nieprawidłowości w ruchu lotniczym” (Dz. Urz. ULC Nr 5, poz. 27).

**UWAGA:** w przypadku zakwalifikowania zdarzenia jako incydent w ruchu lotniczym należy wypełnić punkt VI.



# RAPORT KOŃCOWY

postępowania nr: **ABI-6622-340/10**

Formularz  
F03-PP-SMS-02

Strona 2 z 2

Zmiana  
02/2010-07-01

## VI. DANE O FAKTACH / POZIOMIE ZAGROŻENIA / PRZYCZYNACH (zgodnie z ESARR 2)

### 1. Fakty:

Liczba stat. pow. uczest. w zdarzeniu	Czy brały udział pojazdy?		Czy brały udział osoby?		Czy brały udział zwierzęta?		Organy ATS	Miesiąc zdarzeni	Liczba rannych ze skutkiem śmiertelnym	Liczba poważnie rannych
	Tak	Nie	Tak	Nie	Tak	Nie				
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			Nie dotyczy	

Dane dotyczące poszczególnych statków powietrznych

Rodzaj informacji	Statek pow. 1 (rejs )	Statek pow. 2 (rejs )
Uszkodzenia statku powietrznego	Nie dotyczy	
Typ statku powietrznego		
Rodzaj wykonywanego lotu	---	---
Rodzaj lotu (GAT, OAT)	---	---
Faza lotu (od kołowania do lądowania)	---	---
Przepisy wykonywania lotu (VFR, IFR)	---	---
Służba ATM odpowiedzialna za zdarzenie	---	---
Klasa przestrzeni powietrznej	---	C
Inne rodzaje przestrzeni (D, P, R)	---	---
Rodzaj zgłoszenia (Airprox, Acas, inne)	---	---
Rodzaj systemu monitorującego	---	---

### 2. Poziom zagrożenia:

Waga zagrożenia: kod: --- def.: ---.

Częstotliwość występowania: kod: --- def.: ---.

**Uwaga: otwórz plik kalkulator.xls dostępny na „Inspekcja-c125”:\ABIK\_ogolny\Kalkulatory.**

**Uwaga nr 1: w przypadku zakwalifikowania zdarzenia jako niebezpieczne zbliżenie (pkt. V) zgodnie z pkt. 16.3.3 Doc. 4444 należy określić stopień ryzyka niebezpiecznego zbliżenia.**

- ryzyko kolizji     - bezpieczeństwo     - brak ryzyka kolizji     - zagrożenia nie określono  
nie zapewnione

**Uwaga nr 2: w przypadku zakwalifikowania zdarzenia jako niebezpieczne zbliżenie – naruszenie minimów separacji należy określić następujące wartości.**

Wymagane min. separacji poziomej	Wymagane min. separacji pionowej	Rzeczywista odległość pozioma	Rzeczywista odległość pionowa	Bariera
0 ---	0 ---	0 ---	0 ---	---

### 3. Udział elem. naziemnego syst. ATM:

- bezpośredni     - pośredni     - bez wpływu ATM\*)

\*) w sytuacji gdy element naziemny systemu ATM nie miał wpływu na zdarzenie

### 4. Przyczyny

Kategoria	Rodzaj
-----------	--------

## VII. PROPOZYCJE WNIOSKÓW

### Treść wniosku

- Przekazać raport końcowy oraz zebrane materiały multimedialne do Działu Kontroli Lotniska Warszawa w celu:
  - zapoznania personelu TWR Warszawa ze zdarzeniem,
  - omówienia zdarzenia na spotkaniu z przedstawicielami strony portowej (np. RST) w kontekście wyposażania pojazdów przebywających w obszarze operacji lotniczych w sprawdzony i skuteczny z każdego miejsc prowadzonych prac sprzęt do komunikacji radiowej.

## VIII. ZALECENIA BEZPIECZEŃSTWA/DECYZJA DYREKTORA BIURA