



RAPORT KOŃCOWY

postępowania nr: **ABI-6622-428/10**

Formularz
F03-PP-SMS-02

Strona 1 z 3

Zmiana
02/2010-07-01

615/10
„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:
2010-06-30	05:41 UTC	Lotnisko EPSC	Nieuprawniony wjazd samochodu na drogę do kołowania-kolizyjny z kołującym samolotem.

II. ZEBRANE MATERIAŁY

Nagrania korespondencji radiowej z radiostacji TETRA służącej do porozumiewania się TWR z ruchem samochodowym na lotnisku w Szczecinie - kanał 8 i 16.

Odpis powyższej korespondencji.

"Aerodrom chart" - EPSC.

III. FAKTY (czas podawany jest w formacie UTC)

Ok. godziny 05:41 kierowca samochodu z kryptonimem "Dyżurny Energetyk 4" poprosił przez radio (TETRA500 - TETRA520) o zgodę na zajęcie drogi do kołowania "ALFA" celem przejazdu z płyty PPS3 do Terminalu.

Krl TWR odpowiedział na to jednym słowem: "ZABRANIAM". Odpowiedzi tej kierowca nie pokwitował, a kontroler TWR takiego pokwitowania nie zażądał.

Kierowca "Energetyk 4" wjechał na drogę do kołowania "ALFA". Spowodowało to konieczność działania kontrolera TWR, polegającego na zatrzymaniu kołowania za "follow" samolotu SPKSZ na drodze do kołowania "DELTA".

IV. USTALENIA

Kierowca "Energetyk 4" prawdopodobnie odebrał odpowiedź wieży, jako "ZEZWALAM". Do powstania incydentu w sposób niewątpliwy przyczyniło się nieprzestrzeganie reguł prowadzenia korespondencji radiowej przez kierowcę samochodu "ENERGETYK 4", jak i Kontrolera Ruchu Lotniczego.

Korespondencje radiowe zarówno, z jednej jak i drugiej strony, pozbawione były znaków wywoławczych (od kogo... do kogo...).

Wszystkie zgody typu "ZEZWALAM", "ZABRANIAM" wymagają bezwzględnego potwierdzenia przez adresata, ponieważ w przeciwnym wypadku może dojść do pomyłek zakończonych incydemtem.

W powyższym przypadku zignorowano takie potwierdzenie i doprowadziło to do powstania incydentu.

V. KWALIFIKACJA ZDARZENIA

Kwalifikacja podstawowa:

Stwierdzam, że zdarzenie było incydemtem w ruchu lotniczym.

Polegało na potencjal. zagrożeniu niebezp. zbliz - samochodu do kołującego samolotu.

Stwierdzono błędy w pracy ATM.

Poziom zagrożenia: D4

Kwalifikacje uzupełniające:

TCAS RA Level Bust Runway Incursion Zdarzenie RVSM Naruszenie przestrzeni

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.

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				
1	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	TWR EPSC	6	Nie dotyczy	



RAPORT KOŃCOWY

postępowania nr: **ABI-6622-428/10**

Formularz
F03-PP-SMS-02

Strona 2 z 3

Zmiana
02/2010-07-01

Dane dotyczące poszczególnych statków powietrznych

Rodzaj informacji	Statek pow. 1 (rejsSPKSZ)	Statek pow. 2 (rejs)
Uszkodzenia statku powietrznego	Nie dotyczy	
Typ statku powietrznego	PA34	
Rodzaj wykonywanego lotu	Lotnictwo ogólne	---
Rodzaj lotu (GAT, OAT)	GAT	---
Faza lotu (od kołowania do lądowania)	Kołowanie	---
Przepisy wykonywania lotu (VFR, IFR)	VFR	---
Służba ATM odpowiedzialna za zdarzenie	TWR EPSC, ---, ---	
Klasa przestrzeni powietrznej	---	---
Inne rodzaje przestrzeni (D, P, R)	---	---
Rodzaj zgłoszenia (Airprox, Acas, inne)	inne for.zgł.zd.ATM	---
Rodzaj systemu monitorującego	inne wzrokowy	---

2. Poziom zagrożenia:

Waga zagrożenia: kod: D
def.: Nieokreślony incydent.

Częstotliwość występowania: kod: 4
def.: Rzadko.

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

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
Inne Kierowca samochodu "Energetyk4"	inne: Sposób prowadzenia korespondencji radiowej.
Personel ATM	inne: Sposób prowadzenia korespondencji radiowej.

VII. PROPOZYCJE WNIOSKÓW

Treść wniosku

- Przekazać raport końcowy oraz zebrane materiały multimedialne do Terenowego Zespołu Kontroli Lotniska Szczecin w celu:
 - zapoznania personelu TWR Szczecin ze zdarzeniem oraz przypomnienia zasad prowadzenia korespondencji radiowej,
 - omówienia zdarzenia na spotkaniu z przedstawicielami strony portowej (np. RST) w kontekście zasad prowadzenia korespondencji radiowej, w tym przez kierowcę biorącego udział w zdarzeniu.



RAPORT KOŃCOWY

postępowania nr: **ABI-6622-428/10**

Formularz F03-PP-SMS-02
Strona 3 z 3
Zmiana 02/2010-07-01

VIII. ZALECENIA BEZPIECZEŃSTWA/DECYZJA DYREKTORA BIURA

Treść decyzji:

1. Kierownik Terenowego Zespołu Kontroli Lotniska Szczecin w ramach działań „*Just Culture*” (z wyłączeniem „*negligence*”) przeprowadzi z zainteresowanym kontrolerem ruchu lotniczego rozmowę wyjaśniającą zawierającą: omówienie zdarzenia pod kątem popełnionych przez krl błędów i niedopełnienia obowiązków. Z przeprowadzonej rozmowy należy sporządzić i przesłać do biura AB notatkę służbową podpisaną przez Kierownika Terenowego Zespołu Kontroli Lotniska Szczecin oraz zainteresowanego kontrolera ruchu lotniczego.
2. W uzupełnieniu wniosku nr 1 (ze strony 2) Kierownik Terenowego Zespołu Kontroli Lotniska Szczecin dostarczy do biura AB protokół z odpowiedniego posiedzenia RST.