



RAPORT KOŃCOWY

postępowania nr: **ABI-6622-593/10**

Formularz
F03-PP-SMS-02

Strona 1 z 2

Zmiana
02/2010-07-01

„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:
2010-08-13	15:59 UTC	Lotnisko EPWA	RI - w wykonaniu SGX512 (A310)

II. ZEBRANE MATERIAŁY

1. Nagrania #31 VCS TWR.
2. Nagrania #30 VCS GND.
3. Nagrania z radaru lotniskowego.

III. FAKTY

Godz. 15:58:51 UTC kołujący do startu a/c SGX512 nie zatrzymał się przed pasem 33, mimo że wcześniej potwierdził takie polecenie wydane przez kontrolera TWR.

Kontroler TWR zorientował się w pomyłce załogi i będąc postawiony w sytuacji dokonanej zaakceptował cięcie pasa. Zaistniała sytuacja nie miała wpływu na przebieg innych operacji.

IV. USTALENIA

Do RI doszło wskutek pomyłki załogi samolotu SGX512. Odsłuchując korespondencję prowadzoną przez tę załogę w języku angielskim można dojść do wniosku, że załoga samolotu SGX512 miała z nią problemy. W kilku transmisjach z tego samolotu wypowiedzi były kompletnie nieczytelne (częstotliwość 121,9 - GND).

V. KWALIFIKACJA ZDARZENIA

Kwalifikacja podstawowa:

Klasyfikacja Działu ATM/CNS określa, że zdarzenie było **incydentem w ruchu lotniczym. Polegało na potencjalnym zagrożeniu niebezpiecznego zbliżenia – RI bez konieczności podejmowania działań.**

Nie stwierdzono błędów w pracy ATM.

Kwalifikacje uzupełniające:

TCAS RA Level Bust Runway Incursion Zdarzenie RVSM Naruszenie przestrzeni

Poziom zagrożenia: C

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 zdarzenia	Liczba rannych ze skutkiem śmiertelnym	Liczba poważnie rannych
	Tak	Nie	Tak	Nie	Tak	Nie				
1	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	TWR EPWA	08	Nie dotyczy	

Dane dotyczące poszczególnych statków powietrznych

Rodzaj informacji	Statek pow. 1 (rejs SGX512)	Nie dotyczy
Uszkodzenia statku powietrznego	Nie dotyczy	
Typ statku powietrznego	A310	---
Rodzaj wykonywanego lotu	Rozkładowy	---
Rodzaj lotu (GAT, OAT)	GAT	---
Faza lotu (od kołowania do lądowania)	Kołowanie	---
Przepisy wykonywania lotu (VFR, IFR)	IFR	---
Służba ATM odpowiedzialna za zdarzenie	---	---
Klasa przestrzeni powietrznej	C	---



RAPORT KOŃCOWY

postępowania nr: **ABI-6622-593/10**

Formularz
F03-PP-SMS-02

Strona 2 z 2

Zmiana
02/2010-07-01

Inne rodzaje przestrzeni (D, P, R)	---	---
Rodzaj zgłoszenia (Airprox, Acas, inne)	inne Zgłoszenie RI	---
Rodzaj systemu monitorującego	---	---

2. Poziom zagrożenia:

Waga zagrożenia: kod: C def.: Znaczący incydent	Uwaga: <u>otwórz plik kalkulator.xls dostępny na „Inspekcja-c125”:\ABIK ogolny\Kalkulatory.</u>			
Częstotliwość występowania: kod: 4 def.: Rzadko.				
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. <input type="checkbox"/> - ryzyko kolizji <input type="checkbox"/> - bezpieczeństwo nie zapewnione <input type="checkbox"/> - brak ryzyka kolizji <input type="checkbox"/> - 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:

<input type="checkbox"/> - bezpośredni	<input type="checkbox"/> - pośredni	<input checked="" type="checkbox"/> - bez wpływu ATM*)
*) w sytuacji gdy element naziemny systemu ATM nie miał wpływu na zdarzenie		

4. Przyczyny

Kategoria	Rodzaj
Inne Załoga samolotu	Błąd załogi

VII. PROPOZYCJE WNIOSKÓW

Treść wniosku

VIII. ZALECENIA BEZPIECZEŃSTWA/DECYZJA DYREKTORA BIURA

Treść zalecenia/decyzji