



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	605/15			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>30 kwietnia 2015 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>EPWA</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>samolot Airbus A-320</i>			
Dowódca SP:	<i>Pilot samolotowy</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	-
Nadzorujący badanie:	<i>Edward Łojek</i>			
Podmiot badający:	<i>Zarządzający lotniskiem</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>nie wyznaczano</i>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<i>INFORMACJA O ZDARZENIU [RAPORT]</i>			
Zalecenia:	<i>NIE</i>			
Adresat zaleceń:	<i>NIE DOTYCZY</i>			
Data zakończenia badania:	<i>8 października 2015 r.</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas wprowadzania samolotu na stanowisko postojowe doszło do kontaktu skrzydła samolotu ze sprzętem agenta obsługi naziemnej. Ciągnik typu Mulag z podczepionymi schodami stał pomiędzy sąsiadującymi stanowiskami postojowymi oczekując na przylot samolotu, który miał być obsługiwany. Samolot był wprowadzany przez pojazd Follow Me po linii centralnej od drogi do kołowania a następnie naprowadzany przez koordynatora ruchu lotniczego naziemnego stojącego na końcu stanowiska. W pewnym momencie samolot zatrzymał się przed wjazdem na stanowisko postojowe, ale po ok. 20 sekundach naprowadzany przez koordynatora ruchu lotniczego naziemnego ponownie zaczął kołować. Po zatrzymaniu samolotu pracownik agenta obsługi naziemnej podczas standardowej kontroli zauważył zarysowanie końcówki skrzydła (sharklet). Zauważone uszkodzenie zostało zgłoszone załodze samolotu, który nie został wycofany z eksploatacji i wykonał rejs powrotny.

Analiza monitoringu pozwoliła stwierdzić, że załoga samolotu zdawała sobie sprawę z zagrożenia jakie stanowił sprzęt do obsługi naziemnej znajdujący się w pobliżu stanowiska postojowego o czym może świadczyć zatrzymanie samolotu przed wkołowaniem na stanowisko. Jednakże kierując się znakami kontrolera ruchu naziemnego uznała, że separacja jest dostateczna i kontynuowała kołowanie. W trakcie kołowania pracownik agenta obsługi naziemnej jak również kontroler ruchu lotniczego naziemnego nie zauważyli kolizji. Została ona potwierdzona śladami farby i gumy pozostawionymi odpowiednio na schodach i końcówce skrzydła samolotu.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Nieprawidłowe ustawienie sprzętu agenta obsługi naziemnej w odniesieniu do wkołującego samolotu na stanowisko postojowe. Okolicznością sprzyjającą była obsługa dwóch samolotów na sąsiadujących stanowiskach i sposób ich oznakowania – brak wyznaczonych linii bezpieczeństwa (Equipment Restraint Line – ERL).

Zastosowane środki profilaktyczne:

1. Uzupełnienie/zmiana oznakowania poziomego na stanowiskach postojowych, które tego wymagają.
2. Uszczegółowienie zapisów procedury INOP-KRLN pkt 3.5. w zakresie podejmowanych czynności w przypadku zatrzymania statku powietrznego w trakcie naprowadzania przez kontrolera ruchu lotniskowego naziemnego.
3. Przeprowadzenie szkolenia podstawowego dla wszystkich pracowników Działu Obsługi Ruchu Lotniczego Naziemnego wg aktualnego programu szkolenia.
4. Przeprowadzenie szkolenia Human Factor dedykowanego dla personelu operacyjnego lotniska (Służby Operacji Lotniskowych, Biura Inżynierii i Utrzymania, Służby Zarządzania Operacyjnego, Biura Bezpieczeństwa i Ochrony Portu Lotniczego).
5. Wprowadzanie statku powietrznego na stanowiska bez wyznaczonej linii bezpieczeństwa stanowiska postojowego z asekuracją dodatkowego personelu agenta obsługi naziemnej lub kontrolera ruchu lotniskowego naziemnego.
6. Modyfikacja dotychczasowej praktyki przydzielania stanowisk na PPS 5A, 5B i 5C poprzez uwzględnienie separacji zgodnie z kodem ICAO statku powietrznego jak i separacji czasowych (rozkładowych) przy alokacji statków powietrznych na stanowiskach postojowych.
7. Doskonalenie procedur wprowadzania statków powietrznych na stanowiska postojowe na PPS 5 A/B/C poprzez ustawianie ich dziobami do siebie.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Edward Łojek	<i>podpis na oryginale</i>