



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	1314/12			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>30 września 2012 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>EPWA</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>Boeing 737-400</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>Organizacja obsługi naziemnej</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>26 lutego 2016 r.</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Po zakończonej obsłudze rejsu, koordynator rejsu otrzymał zgodę na wypychanie samolotu ze stanowiska 20 na drogę do kołowania „M”. Zgoda zawierała zastrzeżenie, że ma to być tzw. „short push” z uwagi na wydaną w tym samym czasie zgodę na wypychanie innego samolotu z sąsiedniego stanowiska postojowego (19). Jednocześnie ze stanowiska postojowego nr 22 był również wypychany samolot na tę samą drogę do kołowania. W rezultacie odległość pomiędzy wypychanym samolotem ze stanowiska 22 a samolotem wypychanym ze stanowiska 20 zmniejszyła się poniżej szerokości jednego stanowiska postojowego. Po uruchomieniu silników przez samolot wypchnięty ze stanowiska 22 koordynator rejsu samolotu wypchniętego ze stanowiska 20 znalazł się w strefie oddziaływania gazów wylotowych.

Koordynator rejsu oraz kierowca wypychającego holownika są odpowiedzialni za przeprowadzenie bezpiecznego procesu wypychania statku powietrznego ze stanowiska postojowego na drogę do

kołowania. Ich zadania są ściśle określone. Koordynator rejsu utrzymuje stały kontakt z załogą i pośredniczy w koordynacji tego procesu obserwując obszar wokół statku powietrznego zwracając uwagę na ewentualne przeszkody. Kierowca holownika koncentruje się na prawidłowym wypchnięciu statku powietrznego, w tym m. in. do nieprzekroczenia maksymalnych kątów skręcenia przedniej goleni podwozia. Z uwagi na powyższe zadania mają oni ograniczoną możliwość oddziaływania na uczestników ruchu w polu manewrowym lotniska. Za wydanie zgód na wypychanie oraz dyspozycje w jaki sposób ma ono być wykonane odpowiada organ kontroli ruchu lotniczego, który dysponując odpowiednimi narzędziami i uprawnieniami może zapobiegać tego typu sytuacjom w przyszłości.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Wydanie zgód na prawie jednoczesne wypychanie samolotów z sąsiadujących stanowisk postojowych co doprowadziło do sytuacji, w której doszło po uruchomieniu silników do znalezienia się pracownika obsługi naziemnej w strefie oddziaływania gazów wylotowych.

Zastosowane środki profilaktyczne:

Zdarzenie omówiono z personelem w celu podniesienia świadomości zagrożeń bezpieczeństwa.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

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