



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

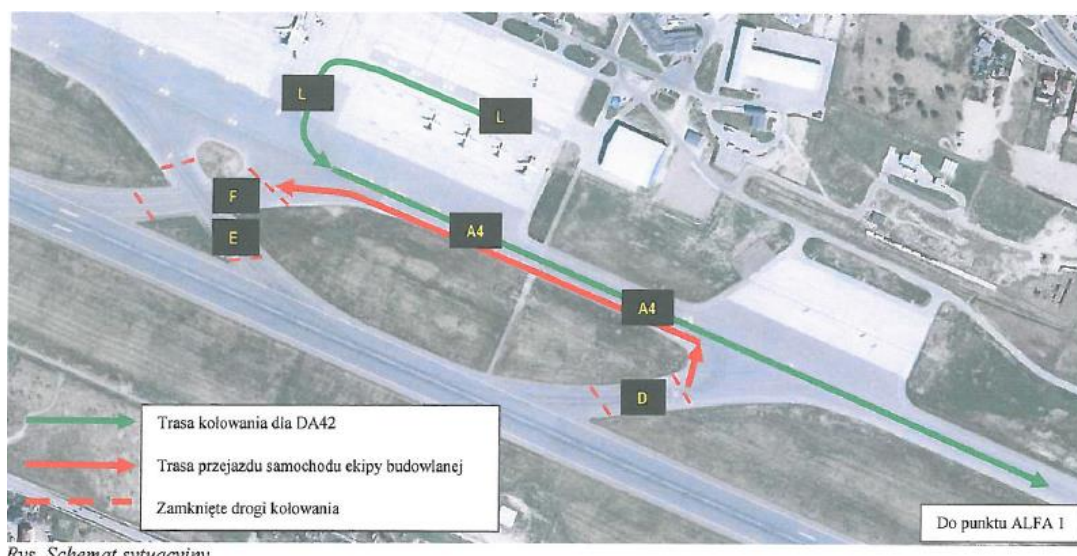
Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	971/15			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>10 czerwca 2015 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>Lotnisko Gdańsk – Rębiechowo (EPGD)</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>Samolot, DIAMOND DA42</i>			
Dowódca SP:	<i>Brak danych</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
Nadzorujący badanie:	<i>Bogdan Fydrych</i>			
Podmiot badający:	<i>Zarządzający lotniskiem</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>nie wyznaczano</i>			
Zalecenia:	<i>NIE</i>			
Adresat zaleceń:	<i>NIE DOTYCZY</i>			
Data zakończenia badania:	<i>13.07.2015</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W nocy z 9 na 10 czerwca 2015 r. na polu ruchu naziemnego prowadzone były prace budowlane. Firma budowlana, podwykonawca robót w zakresie sztucznych nawierzchni lotniskowych, wykonywała planowane nocne prace na nawierzchni drogi startowej (DS). DS nie była dostępna dla operacji statków powietrznych, zgodnie z suplementem AIP nr 15/15 oraz wydanym NOTAM A2647/15, w godzinach 00:30 - 05:30 czasu lokalnego. Do kontaktu z Kontrolerem Ruchu Lotniczego firmy budowlane wykorzystywały naziemny radiowy system łączności oraz przypisane znaki wywoławcze. Podwykonawca realizował połączenia radiowe z Kontrolerem Ruchu Lotniczego używając odpowiedniego znaku wywoławczego, za pomocą jednego radiotelefonu, którego operatorem był majster [A]. Osoba ta posiadała wszystkie niezbędne zezwolenia wymagane i wydane przez zarządzającego lotniskiem. Kończąc prace na drodze startowej, majster [A] zapytał majstra [B], czy można już zgłaszać do Wieży pozycję bezpieczną od DS. Majster [B] potwierdził, że można, ponieważ prace na

DS zostały zakończone a DS opuszczona przez pracowników. Po krótkiej chwili majster [B] wysłał samochód do poprawienia usytuowania zapór Jersey na zamkniętej drodze kołowania DELTA. Konieczność ich poprawienia została zgłoszona przez Kierownika Budowy, Strona 2 z 3 w czasie trwającej kontroli przed dopuszczeniem terenu do użytku operacyjnego. Majster [B] wysłał tam biały samochód marki Ford Transit. Pracownicy wykonali zadanie. Za pomocą telefonu komórkowego majster [B] powiadomił ekipę, która poprawiała położenie zapór, aby wracali. To polecenie wydał, nie wiedząc, że majster [A], o godzinie 05:27 czasu lokalnego, zgłosił drogą radiową do Kontrolera Ruchu Lotniczego pozycję bezpieczną zarówno od drogi startowej jak i dróg kołowania, ze wskazaniem, że przebywają na zamkniętych drogach kołowania E/F. W międzyczasie na PPS 1 uruchomiony był już samolot DA42, który miał wykonać planowany start z progu 29. Pilot otrzymał instrukcję kołowania przez DK L, A do punktu oczekiwania A1. Dalszej kontroli pola manewrowego dokonywał w tym czasie Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego. Do lądowania podchodził samolot A320. O godzinie 05:28 czasu lokalnego Kontroler TWR poinformował Dyżurnego Portu, który wykonywał kontrolę po Alfie, że samolot DA42 będzie za nim kołował do A1. Około godziny 05:29 Kontroler TWR zauważył, że po drodze kołowania A4 przemieszcza się „biały samochód” bez zezwolenia na zajęcie tej drogi. Majster [A] nie nadał żadnego komunikatu do Kontrolera TWR, aby zezwolono na Raport badania zdarzenia lotniczego nr 971/15 ten przejazd. W tym czasie samolot DA42 rozpoczynał kołowanie po drodze kołowania LIMA. Kontroler Ruchu Lotniczego zmienił instrukcję kołowania z zatrzymaniem przed drogą kołowania ALFA. Dyżurny Portu został powiadomiony o pojeździe poruszającym się po DK A4 bez zezwolenia. O godzinie 05:31 Dyżurny Portu zgłosił pojazd na bezpiecznej od dróg kołowania. Po tym komunikacie samolot DA 42 kontynuował kołowanie na DK A4. Po zaistnieniu zdarzenia Podwykonawca ustalił wewnętrznie, że każde wyjście ze strefy prac już po godzinie 05:00 miało być najpierw szczególnie konsultowane z majstrem, nawet gdy plan przewidywał roboty do godziny 05:30.



Przyczyny zdarzenia lotniczego:

1. Niezastosowanie procedury uzyskiwania zgody na zajęcie drogi kołowania za pomocą dwukierunkowej łączności radiowej.
2. Niedostateczna komunikacja wewnętrzna pomiędzy personelem zarządzającym podwykonawcy

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

Nie podjęto.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Bogdan Fydrych	<i>podpis na oryginale</i>