PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	***552/15***			
Rodzaj zdarzenia:	***INCYDENT***			
Data zdarzenia:	***21 kwietnia 2015 r.***			
Miejsce zdarzenia:	***Lotnisko Gdańsk – Rębiechowo (EPGD)***			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	***1) Samolot, Boeing 737-800 (B738)*** ***2) Samolot, Dash 8 (DH8D)***			
Dowódca SP:	***Brak danych***			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	***Śmiertelne***	***Poważne***	***Lekkie***	***Bez obrażeń***
Nadzorujący badanie:	***Bogdan Fydrych***			
Podmiot badający:	***Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej***			
Skład zespołu badawczego:	***nie wyznaczano***			
Zalecenia:	***NIE***			
Adresat zaleceń:	***NIE DOTYCZY***			
Data zakończenia badania:	***7 października 2015 r.***			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Zdarzenie na polu manewrowym lotniska EPGD, w którym udział brały dwa samoloty: B738 oraz DH8D. Kontroler ruchu lotniczego organu kontroli lotniska EPGD (krl TWR) o godzinie 18:37 UTC wydał zgodę na wypychanie samolotu B738 ze stanowiska nr 23 na drogę kołowania (TWY) M. O godz. 18:38 UTC wylądował na drodze startowej (RWY) samolot DH8D i otrzymał kolizyjną instrukcję kołowania TWY M na stanowisko nr 21 (przejazd za stanowiskiem nr 23). Około godz. 18:40 UTC koordynator ruchu naziemnego poinformował TWR o tym że stanowisko 23 jeszcze nie rozpoczęło wypychania, ale jest już gotowe, a kołujący DH8D jeszcze nie minął stanowiska 23. Po tym zgłoszeniu krl TWR anulował zgodę na wypychanie wydaną dla B738, którą wydał ponownie po minięciu przez DH8D stanowiska nr 23.

Ustalenia

1. W czasie zdarzenia był duży ruch statków powietrznych. Krl TWR dodatkowo koordynował z krl organu kontroli zbliżania (APP) podejścia samolotu pomiarowego, który oblatywał światła PAPI RWY29.

2. Krl TWR zgodnie z procedurami dla służb kontroli lotniska (PL4444 pt 7.1.1.2.) ma nieprzerwanie śledzić cały ruch odbywający się na lotnisku, w jego pobliżu i na polu manewrowym. Kontrolerzy lotniska EPGD nie mogą zastosować się do tego punktu, gdyż z ich pozycji TWY M i niektóre stanowiska 40-te są niewidoczne.
3. TWY M w dwóch miejscach łączy się z TWY A6 tworząc rozciągniętą literę U. Jego oznaczenie TWY M w dwóch miejscach łączy się z TWY A6 tworząc rozciągniętą literę U. Jego oznaczenie powoduje dezorientację pilotów, którędy mają kołować. Świadczy o tym pytanie pilota DH8D, czy na pewno dobrze pokołowali. Oznaczenie TWY M utrudnia też pracę krl, nie pozwalając na jej w pełni bezpieczne i efektywne wykorzystanie, co budzi wątpliwość zgodności z pkt 1.1.5 ppkt b zawartym w DOC9157 Aerodrome Design Manual Part 2 Taxiways, Aprons and Holding Bays rozdział 1 Taxiways. -" taxiway routes should be as simple as possible in order to avoid pilot confusion and the need for complicated instructions".
4. Krl TWR wydając zgodę załodze DH8D kołowania na stanowisko 21 planował, że samolot zwalniający RWY29 w TWY G pokołuje do odcinka TWY M bliżej TWY A5 i wjkołuje na stanowisko 21 przed wypchniętym ze stanowiska 23 samolot B738. Ponieważ instrukcja kołowania dla DH8D nie precyzowała planów krl, załoga samolotu pokołował, wykonując zakręt w najbliżej znajdujący się odcinek TWY M, niewidoczny już dla krl TWR. Takie kołowanie było kolizyjne, gdyż prowadziło samolot DH8D na wypchnięty lub wypychany samolot B738 ze stanowiska 23 niewidocznego dla krl TWR.. Dzięki informacji od koordynatora ruch naziemnego, którędy kołuje DH8D, i że samolot B738 jeszcze nie został wypchnięty, krl TWR anulował zgodę na wypychanie dla B738, co zapewniło bezpieczeństwo obu samolotów.
5. Pracujący na stanowisku krl TWR licencję kontrolera ruchu lotniczego - uprawnienia ADI i OJT - otrzymał odpowiednio w 2006 r. i 2009 r. W dniu zdarzenia posiadał aktualne uprawnienia ADI/OJT oraz ważne badania lekarskie. Kurs odświeżający z sytuacji niebezpiecznych odbył w dniach 19-23.05.2014 r.

Wnioski wynikające ze zdarzenia

1. Nieprecyzyjna instrukcja kołowania przekazana dla załogi samolotu DH8D i brak informacji o wypychaniu ze stanowiska 23, istotna dla załogi kołującego samolotu, gdyż ta część pola manewrowego jest niewidoczna dla krl TWR, co uniemożliwia krl TWR sprawowanie kontroli i podjęcia właściwych działań w celu uniknięcia kolizji.
2. Prawidłowa reakcja krl TWR, zapewniająca bezpieczeństwo samolotów, po odebraniu informacji od koordynatora ruchu naziemnego o sytuacji ruchowej w niewidocznej dla niego części pola manewrowego - TWY M.

3. Doprowadzenie do zgodności z wymogiem: -DOC 4444 Rozdział 7 pkt 7.1.1.2. - "Kontrolerzy kontroli lotniska nieprzerwanie śledzą cały ruch odbywający się na lotnisku i w pobliżu lotniska, jak również ruch pojazdów i osób znajdujących się na polu manewrowym. ...".
   - DOC 9157 Aerodrome Design Manual Part 2 Taxiways, Aprons and Holding Bays Rozdz. 1 Taxiways pkt 1.1.6 ppkt c -"all sections of the taxiway system should be visible from the aerodrome control tower. Remote cameras can be used to monitor sections of taxiways shadowed by terminal buildings or other aerodrome structures if such obstructions cannot be practically avoided".
4. Zmiana pkt 5.3.4 INOP Gdańsk TWR na bardziej czytelny zapis, zgodny z pkt 2.2.3.2 LOA PAŻP i PL Gdańsk:
   -" W celu zapewnienia bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych w warunkach słabej widzialności, kiedy całe pole manewrowe lub jego część nie może być wzrokowo nadzorowane przez organ służby kontroli lotniska (Gdańsk TWR) zaleca się, aby zarządzający lotniskiem zapewnił wykonywanie operacji kołowania wyłącznie w asyście „FOLLOW ME", który pozostaje w stałej dwustronnej łączności z Gdańsk TWR".
5. Zaktualizowanie zapisu w AIP Polska dotyczące niewidocznych części lotniska EPGD o: fragmenty TWY A1, A2; TWY J, TWY K, TWY M; stanowiska postojowe na płycie 3.
6. Zwrócenie się do Zarządzającego Portem Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy o weryfikację poprawności oznaczenia/nazewnictwa lotniska – rejon TWY M.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Błędy w pracy ATM.

Działania profilaktycznepodjęte przez podmiot badający:

1. Przekazać raport końcowy zarządzającemu lotniskiem Gdańsk/Rębiechowo w celu przeanalizowania poprawności oznakowania części pola manewrowego omawianego w raporcie (TWY M / TWY A6) z punktu widzenia zapisów Doc 9157, rozdział 1 oraz ewentualne zaplanowanie i wprowadzenie korekt.
2. Przekazać raport końcowy oraz zebrane materiały Zastępcy Dyrektora Biura Służb Ruchu Lotniczego ds. Kontroli Lotniska w celu przeanalizowania możliwości oraz podjęcia działań których celem byłoby doprowadzenie do zgodności z zapisami Doc4444 pkt. 7.1.1.2 oraz Doc 9157 pkt. 1.1.6 ppkt. c - nieprzerwana obserwacja pola manewrowego lotniska.

   Zastępca Dyrektora Biura Służb Ruchu Lotniczego ds. Kontroli Lotniska w terminie do 31 października 2015 roku poinformuje biuro AB o wynikach analizy oraz podjętych działaniach.

3. Przekazać raport końcowy oraz zebrane materiały Kierownikowi Terenowego Zespołu Kontroli Lotniska Gdańsk w celu:
   a) przeanalizowania i zainicjowania zmiany pkt. 5.3.4 INOP TWR EPGD na bardziej czytelny zapis zgodny z pkt 2.2.3.2 LoA PAŻP i PL.
   b) zainicjowania aktualizacji zapisu w AIP Polska dotyczącego niewidocznych części lotniska EPGD.

   Kierownik Terenowego Zespołu Kontroli Lotniska Gdańsk w terminie do 31 października 2015 roku poinformuje biuro AB o wynikach analizy oraz podjętych działaniach.
4. Przekazać raport końcowy do LSM TWR EPGD w celu:
   c) poinformowania uczestniczącego w zdarzeniu KRL o zakończeniu postępowania oraz go zapoznania z ustaleniami raportu,
   d) przygotowania i przekazania informacji dla całego personelu TWR EPGD o ustaleniach raportu aby ograniczyć możliwość wystąpienia podobnego zdarzenia w przyszłości.
5. Przekazać raport końcowy i zebrane materiały do Ośrodka Szkolenia Personelu ATS w celu włączenia ich do zasobu (bazy danych) materiałów ze zbadanych zdarzeń wykorzystywanych przez instruktorów OSPA podczas szkoleń podstawowych oraz odświeżających dla kontrolerów ruchu lotniczego.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Bogdan Fydrych	*podpis na oryginale*