



Dot. incydentu nr: 1929/13

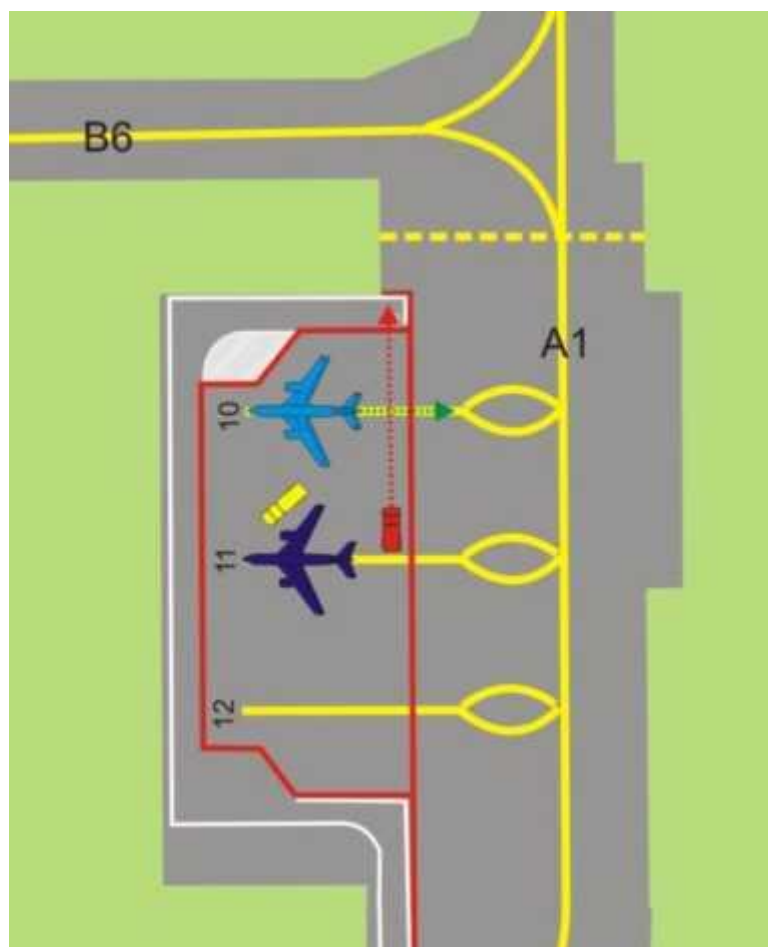
UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 14 maja 2014 roku, przedstawionych przez zarządzającego lotniskiem informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego samolot Boeing 737-800, które wydarzyło się 14 grudnia 2013 roku, *na lotnisku Kraków – Balice (EPKK)*, działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylającego dyrektywę 94/56/WE¹**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Zdarzenie miało miejsce na płycie postojowej (PPS) (szkic poniżej):



¹ Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

Na stanowisku nr 11 zakończono tankowanie samolotu z asystą pojazdu Lotniskowej Służby Ratowniczo-Gaśniczej (LSR-G). Zgodnie z zapisami w Instrukcji Operacyjnej (INOP), kierujący pojazdem LSR-G powinien opuścić stanowisko nr 11 w jego obrębie - bezpośrednio na drogę techniczną, omijając w ten sposób wypychany samolot od przodu. Pojazd ten jednak ruszył, bez koordynacji z koordynatorem ruchu naziemnego, z zamiarem podjechania do końca drogi technicznej za samolotem, nie zauważywszy rozpoczęcia wypychania samolotu. Koordynator ruchu naziemnego kierujący operacją wypychania samolotu natychmiast wstrzymał manewr. Kierujący pojazdem LSR-G poprosił TWR o zgodę na powrót do remizy drogami kołowania A1/B z drogi technicznej, gdy faktycznie był już po drugiej stronie wypychanego samolotu.

Przyczyn zdarzenia lotniczego:

Nie przestrzeganie zasad poruszania się tylko po wyznaczonych płytowych drogach technicznych.

Działania profilaktyczne podjęte przez zarządzającego lotniskiem:

Zdarzenie omówiono szczegółowo z personelem LSR-G i koordynatorami ruchu naziemnego, zwracając szczególną uwagę na przestrzeganie zasady poruszania się tylko po wyznaczonych płytowych drogach technicznych. Pomimo, że niektóre stanowiska otoczone są wspólną linią bezpieczeństwa, przejazd przez sąsiednie stanowisko, przez pojazd LSR-G nie biorący udziału w akcji ratowniczej, a tym bardziej bez koordynacji z koordynatorem ruchu naziemnego i bez obserwacji oznak ruchu samolotu - jest nieuprawniony. Także koordynatorzy ruchu naziemnego winni wnikliwie obserwować otoczenie samolotu, przed rozpoczęciem operacji „wypychania”.

Propozycje zmian systemowych:

W związku z prowadzonymi inwestycjami i dynamicznie zmieniającą się sytuacją ruchową na PPS ustalono cykliczne spotkania kierowników zainteresowanych działów ze Służbą Operacyjną i Safety Oficerem w celu oceny ryzyk i opracowywania działań zapobiegawczych.

Komisja nie sformułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Podpis nadzorującego badanie

mgr inż. Bogdan Fydrych *podpis na oryginale*