

Kwalifikacja zdarzeń w zakresie FOD.

Definicje

Foreign Object Debris (FOD) na lotniskach obejmuje wszelkie przedmioty znalezione w nieodpowiednim dla nich miejscu, które w wyniku przebywania w tym miejscu mogą uszkodzić sprzęt lub zranić personel, lub doprowadzić pośrednio do takich uszkodzeń / zranień. Określenie / skrót FOD zawiera szeroką gamę materiałów, w tym luźne części sprzętu, fragmenty nawierzchni, materiały budowlane, skały, piasek, części bagażu, czy artykuły gastronomiczne, a nawet dziką przyrodę.

Takie najróżniejsze FOD typowo znajduje się m.in. przy wyjściach z terminala (*gates*), na płytach postojowych, drogach kołowania, pasach startowych i stanowiskach wyznaczonych do wykonywania prób silników.

Trzy główne podgrupy FOD wymagające szczególnej uwagi to:

FOD na pasie startowym – obejmuje ona różne przypadki obiektów (części z samolotu lub pojazdów, uszkodzonego sprzętu naziemnego, ptaków itp.) występujących na pasie startowym, które mogą niekorzystnie wpływać na szybko poruszające się statki powietrzne (podczas startu i lądowania). *Runway FOD* ma największy potencjał powodowania szkód.

FOD na drogach kołowania / płytach postojowych – choć ten rodzaj FOD może wydawać się mniej szkodliwy niż poprzedni, należy zauważyć, że podmuch powietrza / gazów zasilnikowych (*jet blast*) może z łatwością przenosić małe objekty na pas startowy.

Te dwie pierwsze podgrupy są związane z miejscem znalezienia takich „ciał obcych” (FOD), a nie z ich charakterem, składem, budową czy źródłem. Można przyjąć, że suma tych dwu podgrup jest zbiorem obejmującym wszystkie przypadki wystąpienia FOD stanowiące potencjalne zagrożenie dla statków powietrznych.

Dlatego ten SPI został zdefiniowany w zakresie wyliczania jego wartości liczbowej jako:

- liczba zidentyfikowanych zdarzeń z powodu FOD / 10 000 operacji (uwzględniony w Krajowym Planie Bezpieczeństwa)

Rekomendowane dodatkowe wskaźniki SPIs podmiotu lotniczego w ramach własnego SMS

Powyższy ogólny podział nie powinien blokować podmiotu lotniczego od ustanowienia dodatkowo swoich własnych, dokładniejszych wskaźników SPIs, które mogą np. uwzględniać pochodzenie danych „ciał obcych”. Można zatem dodać wskaźnik SPI:

- liczba zidentyfikowanych zdarzeń z powodu FOD pochodzenia technicznego (maintenance) znalezionych / obecnych na pasie startowym / 10 000 operacji

i dodatkowo rozdzielić drogi kołowania od płyt postojowych tworząc kolejne SPIs:

- liczba zidentyfikowanych zdarzeń z powodu FOD pochodzenia technicznego (maintenance) znalezionych / obecnych na drogach kołowania / 10 000 operacji;

- liczba zidentyfikowanych zdarzeń z powodu FOD pochodzenia technicznego (maintenance) znalezionych / obecnych na płytach postojowych / 10 000 operacji.

Kolejną podgrupą wszystkich zdarzeń FOD jest:

Maintenance FOD – dotyczy różnych przedmiotów, takich jak narzędzia, materiały lub drobne części, które są wykorzystywane w czynnościach obsługowych / konserwacyjnych (np. obsługa / konserwacja / usuwanie usterek statków powietrznych, prace budowlane itp.) i pozostawione w nieodpowiednim miejscu mogą powodować uszkodzenia statków powietrznych. Istotna jest tu możliwość identyfikacji tych przedmiotów jako należących do tej podgrupy – a więc wykorzystywanych podczas wspomnianych powyżej czynności obsługowych / konserwacyjnych, lub będących „pozostałością” po nich – jak np. niewkręcone śruby, nakrętki czy sworznie, niezamontowane panele czy agregaty, albo takie elementy, które „odpadły” od płatowca ze względu na ich niewłaściwe zamocowanie, etc.

Tym razem mamy do czynienia z pewną sporą - ale nie największą podgrupą wszystkich zdarzeń FOD, wyodrębnioną z niej ze względu na „pochodzenie” FOD.

Dlatego ten SPI został zdefiniowany w zakresie wyliczania jego wartości liczbowej jako:

- **liczba zdarzeń FOD związanych z obsługą techniczną/naziemną statków powietrznych / 10 000 operacji** (uwzględniony w Krajowym Planie Bezpieczeństwa)

Uwaga: wszystkie te definicje nie opierają się na kryterium faktycznych konsekwencji wystąpienia zdarzenia klasy FOD dla ruchu statków powietrznych. Nie ograniczamy się zatem tylko do takich, stosunkowo nieczęstych przypadków, gdy FOD faktycznie doprowadził do fizycznego uszkodzenia statku powietrznego.

Zgodnie z przytoczonymi powyżej definicjami, wskaźnik poziomu bezpieczeństwa Maintenance FOD powinien obejmować każde stwierdzone wystąpienie ciał obcych pochodzenia „obsługowo-technicznego”, niezależnie od konsekwencji dla ruchu statków powietrznych.