



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	1418/15			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	19 lipca 2015 r.			
Miejsce zdarzenia:	FIR Warszawa, pld. zach. od pkt. KOTEK			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	B738 / B772			
Znak rozpoznawczy SP:	SAS7442 / AUA52			
Użytkownik / Operator SP:	Scandinavian Airlines, Austrian Airlines			
Dowódca SP:	-			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	-
Nadzorujący badanie:	Robert Ochwat do 10.11.2016 / Grzegorz Dańko			
Podmiot badający:	PAŻP			
Skład zespołu badawczego:	Zespół badania zdarzeń ATM/CNS			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	RAPORT KOŃCOWY			
Zalecenia:	Brak			
Adresat zaleceń:	-			
Data zakończenia badania:	5 stycznia 2017 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Kontroler kontroli obszaru ruchu ogólnego ACC GAT z uprawnieniami instruktora OJTI przejmuje stanowisko operacyjne w sektorze „J” i zgodnie z Jego oświadczeniem wyłącza sygnalizację ostrzegawczą MTCD w celu treningu w takich warunkach pracy. Chwilę potem samolot B738 o znakach wywoławczych SAS7442, lecący po trasie LENOV – MOTAD zgłasza omijanie chmur z kursem 340 st. na poziomie lotu FL360. Zostaje zidentyfikowany radarowo przez kontrolera

ruchu lotniczego i otrzymuje zezwolenie na własną nawigację do punktu KOLOB po ominięciu chmur burzowych. Pięć minut później do kontrolera ACC GAT w sektorze „J” zgłasza się samolot B772 o znakach wywoławczych AUA52 lecący po trasie GORAT – TUSIN na poziomie lotu FL360. Chwilę po tym SAS7442 zgłasza kurs 330 st. po ominięciu chmur burzowych i zakręt w kierunku punktu KOLOB. Sześć minut później na wskaźniku radarowym kontrolera ruchu lotniczego zostaje wygenerowana sygnalizacja ostrzegawcza STCA – alert żółty. W związku z tym kontroler wydaje instrukcję AUA52 natychmiastowe zniżanie do poziomu lotu FL350. Pilot potwierdza odebranie instrukcji i przystępuje do jej wykonania, co z uwagi na masę samolotu, nie jest natychmiastowe. Następnie kontroler ruchu lotniczego przekazuje SAS7442 informację o ruchu samolotu B772 o znakach wywoławczych AUA52, a na wskaźniku radarowym pojawia się sygnalizacja ostrzegawcza STCA – alert czerwony. Załoga AUA52 zgłasza widoczność SAS7442 oraz przecięcie FL355 i zbliżanie się do FL350. Najmniejsza odległość pomiędzy statkami powietrznymi wyniosła 5 mil morskich i 600 stóp przy wymaganych 7 NM w poziomie lub 1000 ft w pionie.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

1. Kontroler ruchu lotniczego ACC GAT nie zauważył na wskaźniku radaru zbliżenia dwóch samolotów w oczekiwaniu na minięcie się dwóch innych statków powietrznych AZA493 i THY1YL.
2. Kontroler ruchu lotniczego GAT ACC nie wydał instrukcji wznoszenia dla SAS7442 jednocześnie ze zniżaniem dla AUA52.

Okolicznościami sprzyjającymi zdarzeniu były wyłączenie przez kontrolera ruchu lotniczego sygnalizacji ostrzegawczej MTCD oraz prawdopodobne zmęczenie kontrolera ruchu lotniczego wynikające z pełnienia czwartego dyżuru pod rząd po trzech dniach przerwy oraz praca w warunkach górnych dopuszczalnych wartości pojemności sektorowej.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

brak

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

brak

Komentarz Komisji:

Zdaniem Komisji, trening kontrolerów ruchu lotniczego OJTI w rzeczywistych warunkach szczególnych powinien wymagać nadzoru innego instruktora OJTI. Ponadto Komisja przypomina, iż zgodnie z przepisami personel lotniczy nie powinien podejmować czynności lotniczych m.in. w warunkach zmęczenia psychicznego i fizycznego.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Robert Ochwat do 10.11.2016 r. / Grzegorz Dańko	<i>podpis na oryginale</i>