



# PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

## Informacja o zdarzeniu [raport]

|                                  |  |                |               |                    |
|----------------------------------|--|----------------|---------------|--------------------|
| Numer ewidencyjny zdarzenia:     | <b>524/15</b>  |                |               |                    |
| Rodzaj zdarzenia:                | <i>INCYDENT</i>  |                |               |                    |
| Data zdarzenia:                  | <i>17 kwietnia 2015 r.</i>   |                |               |                    |
| Miejsce zdarzenia:               | <i>Rejon Informacji Powietrznej Warszawa (FIR EPWW)</i>                  |                |               |                    |
| Rodzaj, typ statku powietrznego: | <i>1) Samolot, Airbus A320 (A320)<br/>2) Samolot, Airbus A321 (A321)</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>Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej</i>                |                |               |                    |
| Skład zespołu badawczego:        | <i>nie wyznaczono</i>  |                |               |                    |
| Zalecenia:                       | <i>NIE</i>   |                |               |                    |
| Adresat zaleceń:                 | <i>NIE DOTYCZY</i>   |                |               |                    |
| Data zakończenia badania:        | <i>02.10.2015</i>  |                |               |                    |

### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Zbliżenie się dwóch statków powietrznych podczas wektorowania radarowego w sektorze GAT ACC T. W zdarzeniu udział brały samoloty: A320 lecący po prostej do punktu nawigacyjnego MAPIK na FL 370, którego załoga otrzymała polecenie wykonania zakrętu w prawo o 10 stopni oraz samolot A321 wznoszący się do FL 290 po starcie (z LKPR). Załoga A321 po zgłoszeniu się na łączność otrzymała również polecenie wykonania zakrętu o 10 stopni w prawo i zezwolenie na wznoszenie do docelowego poziomu FL 330. Pomiar odległości pomiędzy ww. samolotami wynosił stabilnie ~7,4 NM. Po kilku minutach, w czasie których pomiar wskazywał na separację powyżej 7,3 NM załoga A320 zapytana o dystans do TOD zgłosił gotowość do zniżania. Załoga A320 otrzymała zezwolenie zniżania do FL 190 utrzymując aktualny kurs. Samoloty nie zmieniały istotnie swoich prędkości. Około 10 sekund przed minięciem pomiar odległości między nimi spadł do -7,1 NM, w związku z czym załoga A320 otrzymała polecenie wykonania zakrętu o dodatkowe 10 stopni. W momencie mijania się samolotów pomiar wyniósł 6,93 NM (minimum separacji 7NM). Po uzyskaniu separacji A321 wznowił własną nawigację, a A320 na życzenie APP EPKK kontynuował przez jakiś czas lot z aktualnym kursem.

## Ustalenia

1. Był to drugi dzień pracy KRL, zdarzenie miało miejsce tuż przed zmianą po 1 godzinie i 20 minutach pracy, wcześniej KRL miał 1,5h przerwy.
2. Ilość otwartych sektorów była odpowiednia, natężenie ruchu było na granicy dopuszczalnych wartości.
3. Po zauważeniu konfliktu pomiędzy samolotami kontroler ruchu lotniczego (krl) wydał obu załogom polecenie wykonania zakrętu o 10 stopni co spowodowało w tym momencie ustalenie się separacji bocznej wynoszącej 7.36 NM. Następnie załoga A320 otrzymała instrukcję zniżania do FL190, a A321 wznoszenia do FL330. Prędkość GS samolotu A321 była cały czas stała i wynosiła 513 węzłów. Natomiast samolot A320 zaczął nieznacznie przyśpieszać podczas zniżania. Różnica w prędkości GS 10 węzłów spowodowała zmniejszenie odległości pomiędzy samolotami z 7.36 NM do 6.92 NM. Na monitorowanie tej zmiany mógł mieć wpływ duży ruch lotniczy tego dnia w sektorze i fakt, że sytuacja miała miejsce tuż przed końcem dyżuru.
4. Pracujący na stanowisku KRL EC ACC GAT licencję kontrolera ruchu lotniczego - uprawnienia ACS - otrzymał w 2014 r. W dniu zdarzenia posiadał aktualne uprawnienia ACS oraz ważne badania lekarskie. Kurs odświeżający z sytuacji niebezpiecznych odbył w ramach kursu podstawowego

## Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Błędy w pracy ATM.

## Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

1. Przekazać raport końcowy i zebrane materiały do Zespołu Szkolenia OJT Kontroli Obszaru w celu prezentacji podczas szkoleń oraz poprawy jakości pracy kontrolerów.
2. Przekazać raport końcowy do LSM ACC GAT w celu zapoznania uczestniczącego w zdarzeniu krl z ustaleniami raportu, aby ograniczyć możliwość wystąpienia podobnego zdarzenia w przyszłości.
3. 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  | <i>podpis na oryginale</i> |

