



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	640/15			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>3 maja 2015 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>Rejon Informacji Powietrznej Warszawa (FIR EPWW)</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>1) Samolot, Boeing 737-800 (B738) 2) Samolot, Boeing B77W</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>21 października 2015 r.</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Zbliżenie się dwóch statków powietrznych w sektorze GAT ACC B w odległości 40 NM od punktu nawigacyjnego ALUKA. W zdarzeniu udział brały samoloty: B738 (UDD - EDDT) zniżający się po trasie SUW - ERGON oraz doganiający go B77W (VTBS - EHAM). Najmniejsza odnotowana odległości pomiędzy statkami powietrznymi wyniosła 6,5 NM w poziomie i 500 ft w pionie (minimum separacji to 7 NM w poziomie lub 1000 ft w pionie).

Ustalenia

1. Był to trzeci dyżur kontrolera po dwóch dniach wolnych.
2. Ilość sektorów otwartych była odpowiednia, natężenie ruchu było w średnich granicach wartości.
3. Pracujący na stanowisku krl ACS licencję kontrolera ruchu lotniczego - uprawnienia ACS - otrzymał w 1992. W dniu zdarzenia posiadał aktualne wszystkie uprawnienia, oraz badania lekarskie. Kurs odświeżający wiadomości odbył w dniach 21-28/10/2013.

4. Samoloty leciały po tej samej drodze lotniczej, a samolot poprzedzający był o ok. 50 węzłów wolniejszy od podążającego.
5. Samoloty nie zostały wprowadzone na kursy równoległe, lub rozbieżne (skoordynowanie B77W na punkt NORKU lub ARTIP).
6. Kontroler nie narzucił prędkości zniżania do przecięcia FL290, pomimo malejących pomiarów "R" i sygnalizacji ostrzegawczej "MC".
7. Załoga B77W zbyt późno otrzymała polecenie wykonania zakrętu w lewo.
8. Nie udzielono informacji o ruchu.

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 KRL.
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>