



# PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

## Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>1032/15</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<b>INCYDENT</b>			
Data zdarzenia:	<b>15 czerwca 2015 r.</b>			
Miejsce zdarzenia:	<b>FIR Warszawa (EPWW) EA75</b>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<b>Samolot, Embraer 170 (E170)</b>			
Dowódca SP:	<b>Brak danych</b>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
Nadzorujący badanie:	<b>Bogdan Fydrych</b>			
Podmiot badający:	<b>Operator samolotu</b>			
Skład zespołu badawczego:	<b>nie wyznaczano</b>			
Zalecenia:	<b>NIE</b>			
Adresat zaleceń:	<b>NIE DOTYCZY</b>			
Data zakończenia badania:	<b>13.07.2015</b>			

### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Naruszenie ok. godziny 09:30 UTC strefy EA75, aktywnej do FL 265 przez samolot, E170. Do zdarzenia doszło w czasie przejmowania stanowiska EC GAT ACC sektora GSE, który po zauważeniu że samolot E170 skręca na aktywną strefę wojskową, nakazał mu wykonanie zakrętu w prawo na kurs 080 i nakazał przyspieszenie wznoszenia do 2500 stóp/min. W danym miejscu nie było innych samolotów, również wewnątrz strefy. Po interwencji kontrolera strefa została naruszona w niewielkim stopniu (około 200 stóp)".

- EA75 - nazwa strefy zakazanej.
- EC - Kontroler Executive
- GAT - rodzaj ruchu lotniczego

- ACC - kontrola obszaru

GSE - wschodni sektor przestrzeni powietrznej (Grudziądz, Suwałki - East) .

### **Wnioski z przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego:**

- 1 Przeprowadzono wywiad z kapitanem rejsu. W trakcie wywiadu ustalono, że załoga nie była świadoma, że doszło do jakiegokolwiek naruszenia lub błędu operacyjnego w czasie lotu. Kontrola ruchu lotniczego (KRL) nie poinformowała załogi, że samolot wlatuje w aktywną strefę wojskową.
- 2 Po przeanalizowaniu kopii rozmów radiowych pomiędzy Kontrolą obszaru, ustalono, że granicą zezwolenia dla E170, był punkt nawigacyjny BULEP i poziom lotu FL230. Taki meldunek złożyła załoga do KRL. Kontroler potwierdził kontakt radarowy i zmienił granicę zezwolenia na wysokość FL330. Nie zmieniono zezwolenia odnośnie trasy lotu dla E170. Po zmianie kontrolera na stanowisku, udzielono dla załogi E170 instrukcji w celu ominięcia aktywnej strefy w poziomie i w pionie. Nie przekazano pilotom żadnej informacji o naruszeniu.
- 3 Zabezpieczono i przeanalizowano Operacyjny Plan Lotu E170. Ustalono, że depeche NOTAMS bezpośrednio nie wskazywały na aktywność strefy EA75. Analiza wpisów pilotów na przebiegu OPL potwierdza zgodność zapisanych zezwoleń z tymi, które odsłuchano na nagraniu łączności. Sposób przygotowania dokumentacji do lotu oraz prowadzenie OPL w trakcie lotu przez załogę nie nosi znamion naruszenia procedur. Komisja Badania Zdarzeń Lotniczych PLL LOT uznała, że załoga wykonywała swoje czynności zgodnie ze standardami operatora.
- 4 Czynniki sprzyjające zdarzeniu:
  - Udzielenie zezwolenia lotu przez Kontrolę Zbliżania dla E170 na punkt nawigacyjny leżący poza SID. Piloci bezwzględnie podporządkowują się poleceniom Kontroli Ruchu Lotniczego.
  - Nie zauważenie przez KRL ACC nieprawidłowej trasy lotu, po przejściu ruchu od KRL APP.

### **Przyczyny zdarzenia lotniczego:**

Błędy w działaniu służby Kontroli Ruchu Lotniczego. Kontroler APP przekazał załodze E170 do kontroli ACC ze zmienioną trasą odlotu, różną od SID. Kontrolerzy ACC byli w trakcie zamiany osób na stanowisku, co mogło być przyczyną przeoczenia, że samolot nie leci po SID, który zapewniał bezpieczne minięcie strefy.

### **Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:**

1. Zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych SMS. Dokonano klasyfikacji zgodnie z przyjętymi przez operatora samolotu kryteriami. W związku z tym zdarzenie zostanie ujęte we wskaźnikach bezpieczeństwa lotniczego (SPI), które są monitorowane zgodnie

- z zasadami opisanymi w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem Lotniczym.
- 2 Po przeanalizowaniu przyczyn oraz czynników sprzyjających zdarzeniu, a także po szczegółowej analizie działania załogi KBZL odstąpiła od formułowania wniosków profilaktycznych w stosunku do personelu operatora samolotu.
  - 3 Materiał z badania zdarzenia posłuży jako materiał dydaktyczny podczas okresowych szkoleń pilotów w sezonie 2015/2016
  - 4 Raport Końcowy z badania zdarzenia, po zatwierdzeniu przez PKBWL, zostanie przekazany do PAŻP w ramach wymiany informacji służących pogłębianiu współpracy w ramach Just Culture SMS.

**Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

**Komisja nie sformułowała** zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

---

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Bogdan Fydrych	<i>podpis na oryginale</i>