



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

### Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>23/15</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>11 stycznia 2015 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>FIR EPWW</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>1. Samolot, Airbus A321 (A321) 2. Samolot, Airbus A320 (A320)</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 wyznaczano</i>			
Zalecenia:	<i>NIE</i>			
Adresat zaleceń:	<i>NIE DOTYCZY</i>			
Data zakończenia badania:	<i>08.07.2015</i>			

#### **Przebieg i okoliczności zdarzenia:**

Zbliżenie się dwóch statków powietrznych A321 i A320 w okolicach punktów nawigacyjnych LAGAR i TOMTL.

09:35:50 - A321 zgłasza się na częstotliwości sektora ACC. Zostaje zidentyfikowany na FL360 z kursem na TOMTL.

10:06:10 - na częstotliwości sektora ACC zgłasza się A320 lecący na FL350 w kierunku punktu POLON. Otrzymuje zgodę na lot do punktu RUDKA, zakrecając w lewo i zbliżający do A321.

10:08:05 – A321 otrzymuje nakaz zniżania do FL340, który miał osiągnąć przed punktem TOMTI.

10:08:50 - na wskaźniku radarowym wyświetlona zostaje sygnalizacja STCA - alert żółty.

10:09:00 – Kontroler (krl) ACC nakazuje natychmiastowe zatrzymanie zniżania dla A321, który przecina FL357 i załoga deklaruje zatrzymanie zniżania na FL350.

10:09:10 - na wskaźniku radarowym wyświetlona zostaje sygnalizacja STCA - alert czerwony.

10:09:20 - krl ACC nakazuje zignorowanie ostatniej dyspozycji i zezwala na kontynuację zniżania do FL340.

10:10:00 – A321 przechodzi na łączność z ACC Praga.

W momencie mijania się samolotów doszło do zaniżenia separacji do 6,6 NM (przy wymaganej 7 NM).

#### **Ustalenia:**

1. Był to pierwszy dyżur kontrolera po jednym dniu wolnym.
2. Ilość sektorów otwartych była odpowiednia, natężenie ruchu było w górnych granicach wartości.
3. Pracujący na stanowisku krl ACS licencję kontrolera ruchu lotniczego - uprawnienia ACS - otrzymał w 2011 r. W dniu zdarzenia posiadał aktualne wszystkie uprawnienia, oraz badania lekarskie. Kurs odświeżający wiadomości odbył w dniach 07 – 08.01.2015 r.
4. Kontroler przedwcześnie kieruje A320 na punkt RUDKA zmniejszając tym separację z A321. Drogi lotnicze przez punkty LAGAR i TOMTI są tak skonstruowane, że zapewniają boczną separację pomiędzy statkami powietrznymi wlatującymi i opuszczającymi FIR EPWW.
5. Kontroler nakazuje zniżanie A321 bez dokonania niezbędnych pomiarów.
6. Natychmiastowe zatrzymanie A321 po rozpoczęciu zniżania na nakazanym FL nie mogło się powieść ze względu na inercję samolotu.

#### **Przyczyny zdarzenia lotniczego:**

Błędy w pracy ATM.

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

1. Przekazać raport końcowy do LSM ACC GAT w celu poinformowania uczestniczącego w zdarzeniu krl o zakończeniu postępowania oraz go zapoznania z ustaleniami raportu.
2. 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>