



# PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

## Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>505/15</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<b>ZDARZENIE</b>			
Data zdarzenia:	<b>14 kwietnia 2015 r.</b>			
Miejsce zdarzenia:	<b>Rejon Informacji Powietrznej Warszawa (FIR EPWW)</b>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<b>1) Samolot, Boeing 737-800 (B738) 2) Samolot, Embraer 190 (E190)</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>Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej</b>			
Skład zespołu badawczego:	<b>nie wyznaczano</b>			
Zalecenia:	<b>NIE</b>			
Adresat zaleceń:	<b>NIE DOTYCZY</b>			
Data zakończenia badania:	<b>02.10.2015</b>			

### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Zbliżenie cię dwóch statków powietrznych w okolicach punktu nawigacyjnego SABAB w sektorze ACC T. W zdarzeniu brały udział SAMOLOTY: B738 lecący po trasie EPKK - BINKA, wznoszący się po starcie do FL 360 oraz E190 lecący po trasie ELVOT - AGAVA na FL 350. B738 po zgłoszeniu się na łączność do ACC T otrzymał zezwolenie na wznoszenie do FL 340. Kontroler ruchu lotniczego (krl) po upewnieniu się, że istnieje separacja z E190, zezwolił załodze B738 na nabór wysokości do FL 360. Prawdopodobnie w wyniku silnego wiatru prędkość B738 zmniejszyła się w trakcie przecinania FL 340 czego wynikiem był wygenerowany przez system radarowy P\_21 alarm.

### Ustalenia

1. Był to drugi dyżur kontrolera po dwóch dniach wolnych.
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 2001. W dniu zdarzenia posiadał aktualne wszystkie uprawnienia, oraz badania lekarskie. Kurs odświeżający wiadomości odbył w dniach 17-20/11/2014.
4. Wartość pomiaru pomiędzy samolotami przed wydaniem zezwolenia na wznoszenie wynosiła  $x=7,46\text{NM}$ .
5. Zmiana prędkości postępowej B738, zmniejszenie o 30 węzłów, podczas wznoszenia spowodowała zmniejszenie odległości pomiędzy samolotami i wygenerowanie ostrzeżenia o potencjalnej kolizji w powietrzu STCA - alert czerwony.
6. Analizy trajektorii lotu, oraz pomiar na ekranie radarowym nie wykazały zaniżenia separacji pomiędzy samolotami.
7. W trakcie badania stwierdzono, że nie był to incydent w ruchu lotniczym i ze względu na stwierdzone błędy w pracy ATM zmieniono klasyfikację na zdarzenie.

**Przyczyna zdarzenia lotniczego:**

Nie stwierdzono.

**Działania profilaktyczne** podjęte przez podmiot badający:

1. 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.
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>