



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	947/14			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>28 czerwca 2014 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>FIR EPWW TMA Warszawa</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>1. Samolot, Embraer 170 (rejs 3844) 2. Samolot, Embraer 170 (rejs 3884)</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>Operator samolotów</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>nie wyznaczano</i>			
Zalecenia:	<i>NIE</i>			
Adresat zaleceń:	<i>NIE DOTYCZY</i>			
Data zakończenia badania:	<i>27 lipca 2015 r.</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Wystąpienie pomyłki w odbiorze znaków wywoławczych „CALLSIGN CONFUSION” w TMA EPWA. W zdarzeniu brały udział samoloty tego samego operatora E170 rejs nr:...3844, wykonujący lot z Wrocławia (EPWR) do Warszawy (EPWA) oraz samolot E170 rejs nr: ...3884 lecący z Katowic (EPKT) do EPWA. Załoga rejsu nr:...3844 otrzymała polecenie nawiązania łączności radiowej kontrolerem organu kontroli zbliżania Warszawa (DIR APP EPWA) i otrzymał zniżanie do 4000 stóp. Po chwili okazało się, że załoga rejsu ...3884 będący w okolicach punktu nawigacyjnego LOGODA (omijał burze), pomyliła CALLSIGN.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Pomyłka w odbiorze znaków wywoławczych „CALLSIGN CONFUSION”.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

1. Zalecono rozpatrzenie możliwości zmiany numerów rejsów.
2. Opracowano procedurę zapobiegania zbieżności znaków wywoławczych.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

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