



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu

Numer ewidencyjny zdarzenia:	1611/14			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	9 września 2014 r.			
Miejsce zdarzenia:	Rejonu Informacji Powietrznej FIR Warszawa (EPWW)			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot, Boeing 737 (B737)			
Dowódca SP:	Brak danych			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
Nadzorujący badanie:	Bogdan Fydrych			
Podmiot badający:	Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej			
Skład zespołu badawczego:	nie wyznaczano			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	29 czerwca 2015 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Naruszenie strefy niebezpiecznej EPD 24 o godz. 08:45 UTC przez załogę samolotu B737. Załoga samolotu wykonała lot po granicy aktywnej strefy z powodu późno wykrytego przez kontrolera ruchu lotniczego (krl) toru lotu, który naruszał granicę strefy.

Ustalenia

1. W zdarzeniu udział brał jeden samolot B737.
2. Był to trzeci poranny dyżur kontrolera.
3. Ilość sektorów otwartych była odpowiednia, a natężenie ruchu było w górnych granicach wartości.

4. Kontroler nakazał załodze B737 wykonanie lotu po prostej na punkt nawigacyjny DESEN, nieświadomie kierując samolot w kierunku aktywnej od GND do FL495 strefy EPD24. Kontroler późno zareagował na ostrzeżenie systemu radarowego „ZN”. Był w tym czasie zajęty odczytywaniem pogody dla załogi innego samolotu.
5. Nakaz wykonania przez załogę B737 zakrętu o 30 stopni okazał się niewystarczający dla zachowania separacji.
6. Kontroler nie przekazał pilotowi informacji o powodzie nakazania wykonania gwałtownego zakrętu.
7. Personel ACC Malmoe nie był poinformowany o aktywnej strefie EPD24, przez co kierowało statki powietrzne na loty po prostej.
8. Nie ustalono czy granica strefy EPD24 została naruszona przez B737. Wymagane jest nie naruszanie granic stref „D” w/g AIP Polska.
9. Zgodnie z informacjami przekazanymi przez Zespół Nadzoru Operacyjnego nad systemem PEGASUS_21 ostrzeżenie APW zostało wygenerowane poprawnie.
10. Pracujący na stanowisku kontroler licencję kontrolera ruchu lotniczego - uprawnienia ACP, ACS i OJT - otrzymał odpowiednio w 2000 r., 2002 r. i 2007 r. W dniu zdarzenia posiadał aktualne ww. uprawnienia oraz ważne badania lekarskie. Kurs odświeżający z sytuacji niebezpiecznych odbył w dniach w 2013 r.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Błędy w pracy ATM.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

1. Przekazać raport końcowy, oraz zebrane materiały do zespołu APAN w celu przeanalizowania możliwości zainstalowania opcji selektywnej regulacji jasności poszczególnych rodzajów stref na wskaźniku radarowym w P_21.
2. Przekazać raport końcowy i zebrane materiały do Działu Kontroli Obszaru w celu przeanalizowania zdarzenia pod kątem konieczności powiadamiania sąsiadujących organów ACC o aktywnych strefach niebezpiecznych "EPD" będących w pobliżu granicy rejonów informacji powietrznej (FIR).
3. Przekazać raport końcowy do LSM ACC GAT w celu poinformowania uczestniczącego w zdarzeniu kontrolera o zakończeniu postępowania oraz go zapoznania z ustaleniami raportu aby ograniczyć możliwość wystąpienia podobnego zdarzenia w przyszłości.
4. Przekazać raport końcowy i zebrane materiały do Ośrodka Szkolenia Lotniczego w celu włączenia ich do zasobu (bazy danych) materiałów ze zbadanych zdarzeń wykorzystywanych przez instruktorów OSL 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>