



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<i>1810/14</i>			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>6 października 2014 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>FIR EPWW</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>1. Samolot, Boeing 737-800 (B738) 2. Airbus A330-300 (A333)</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. Samolotu B738 zniżającego się z poziomu lotu (FL) 370 do FL 210 oraz samolotu A333 lecącego na FL 350. W trakcie zdarzenia na stanowisku operacyjnym EC kontrolera ruchu lotniczego (krl) odbywała się praktyka pod nadzorem instruktora OJT. Przed zezwoleniem na zniżanie B738 otrzymał polecenie wykonania zakrętu prawo o 15 stopni. Samolot A333 otrzymał polecenie wykonania zakrętu o 10 stopni w prawo. Wtedy praktykant wydał zezwolenie na zniżanie dla B738. Linie drogi statków powietrznych przecinały się. Na polecenie instruktora praktykant poleci B738 zniżanie z prędkością zniżania (ROD) 2000 stóp//min lub więcej aby sprawnie przeciąć FL 350.

Ustalenia

1. Był to drugi dyżur praktykanta po dwóch dniach wolnych, a trzeci dzień pracy po dwóch dniach wolnych Instruktora OJT.
2. Ilość sektorów otwartych była odpowiednia, natężenie ruchu było w górnych granicach wartości. B738 wkrótce po identyfikacji otrzymał niewymuszoną zgodę na lot po prostej, co odchyliło go w lewo i naprowadziło na lecący poniżej pod niewygodnie ostrym kątem A333.
3. Samoloty zbliżyły się na odległość 6,2NM oraz 800 stóp).

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Błędy w pracy ATM.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

Analizowane zdarzenie było ostatnim, które dotyczyło możliwości naruszenia minimów separacji w 2014 roku. W związku z powyższym przeanalizowane przez AB/ABP/ABI przypadków naruszeń minimów separacji zaistniałych w organie ACC GAT w 2014 roku, w których stwierdzono, że ich przyczyną były błędy ATM wynikające z braku szkolenia/szkolenia OJT (wektorowanie, przekazywanie „traffic information”, rate of climb/descent, osiągi samolotów na wysokich FL i możliwości przyspieszonego wznoszenia, pro-pasażerskie zniżanie, uwzględnianie konieczności zmniejszania RoC/RoD na 1000 stóp przed osiągnięciem CFL - generowanie TCAS, itp.).

W oparciu o przygotowaną analizę opracowanie i wdrożenie przez Ośrodek Szkolenia Lotniczego w porozumieniu z Biurem Służb Ruchu Lotniczego (szkolenie OJT) zmian w programach, procedurach, instrukcjach i praktykach („best practices”) szkoleniowych, które miałyby na celu ograniczenie zauważonych nieprawidłowości.

Ośrodek Szkolenia Lotniczego w terminie do 30 sierpnia 2015 r. poinformuje AB o podjętych decyzjach i planowanych działaniach.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

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