



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu

Numer ewidencyjny zdarzenia:	2089/14			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	25 listopada 2014 r.			
Miejsce zdarzenia:	Rejonu Informacji Powietrznej FIR Warszawa (EPWW)			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	1. Samolot, Embraer 190 (E190) 2. Samolot, Airbus A320 (A320)			
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:

Zbliżenie się dwóch statków powietrznych w FIR EPWW. W zdarzeniu udział brały samoloty E190 lecący na poziomie lotu (FL) 360 lecący odległości 7,5 NM przed samolotem A320 na FL 380. Obydwa statki powietrzne, na tej samej linii drogi, utrzymywały tą samą prędkość. Załoga E190 poprosił kontrolera (krl) organu kontroli obszaru (ACC) o FL 380 na trasę. Krl, po koordynacji z RHEIN, wydał zezwolenie na wznoszenie dla załogi E190 przy jednoczesnym utrzymywaniu prędkości (liczby Macha) i nakazaniu wykonania zakrętu w prawo na kurs rozbieżny. Wznoszenie i wykonywanie zakrętu spowodowały zmniejszenie prędkości podróźnej (ground speed) i przewidywana przez system P_21 odległość między samolotami zmalała do wartości 7 NM.

Załoga A320 otrzymała instrukcję wykonania zakrętu w lewo na kurs rozbieżny. W rezultacie odległość pomiędzy samolotami spadła do 6.9 NM w chwili, gdy SAMOLOT E190 przelatywał przez FL 373. Najmniejsza odległość pomiędzy statkami powietrznymi wyniosła 6,9 NM w poziomie i 700 stóp w pionie przy wymaganej separacji 7 NM w poziomie lub 1000 stóp w pionie.

Ustalenia

1. Był to pierwszy dyżur kontrolera po trzech 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 2009. W dniu zdarzenia posiadał aktualne wszystkie uprawnienia, oraz badania lekarskie. Kurs odświeżający wiadomości odbył w 2013 r.
4. Samoloty biorące udział w zdarzeniu leciały po jednej trasie w odstępie ok. 8NM.
5. Z pomiarów wynikało, że samoloty zbliżały się do siebie. Kontroler zaalarmowany żółtym alertem STCA, nakazał załodze E190 wykonanie zakrętu o 15 stopni w lewo co doprowadziło do zachowania separacji.
6. W chwili wygenerowania STCA samoloty były na kursach rozbieżnych, a odległość między nimi wynosiła 7,2 NM.
7. Analiza ostrzeżeń STCA wskazuje, że STCA PR prezentowane było w godzinach od 07:08:34 UTC do 07:09:26 UTC. W tym czasie wskazywana minimalna odległość pomiędzy samolotami wynosiła 6,85 NM. Natomiast od godziny 07:09:26 UTC (do 07:09:33 UTC) prezentowane było ostrzeżenie STCA, natomiast odległość zwiększała się od 6,96 NM do 7,17 NM.
8. Z analizy zdarzenia ustalono następujące uchybienia oraz obszary do dalszego doskonalenia:
 - a. Kontroler nie wziął pod uwagę faktu utraty prędkości postępowej przez E190 podczas naboru wysokości.
 - b. Kontrolerzy nie skorzystali z możliwości koordynacji zezwolenia na lot po prostej dla samolotu E190 w celu zwiększenia separacji pomiędzy samolotami.

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 oraz wskazać obszary do doskonalenia: właściwości manewrowe a/c.
2. Przekazać raport końcowy oraz zebrane materiały do Działu Przygotowania Operacyjnego i Nadzoru nad Systemami ATM w celu wykorzystania do doskonalenia generowania ostrzeżeń STCA w systemie P21.
3. Zespół Badania Zdarzeń ATM uwzględni badane zdarzenie w statystyce za 2014 rok.

4. 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 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>