



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	441/15			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	1 kwietnia 2015 r.			
Miejsce zdarzenia:	Rejon Informacji Powietrznej Warszawa (FIR EPWW)			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	1) Samolot, Airbus A319 (A319) 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:	2 października 2015 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Zbliżenie się dwóch statków powietrznych w okolicach punktu nawigacyjnego EVINA. W zdarzeniu udział brały samoloty: A319 lecący na FL 380 po trasie BOKSU - TUSIN oraz A320 lecący na FL 380 po trasie YABER - TUSIN. W związku ze zbieżnymi trasami lotu statków powietrznych, dla zachowania wymaganej 7 NM separacji poziomej kontroler ruchu lotniczego (krl) zredukował prędkość samolotu A319 do M077 natomiast dla załogi samolotu A320 zezwolił na lot po prostej do punktu MIKOV wraz z nakazem utrzymywania prędkości M079. W okolicach punktu EVINA załoga A319 zaczęła przyspieszać. Krl nakazał załodze wykonanie zakrętu w lewo na kurs 200°, a następnie ponownie w lewo na kurs 180° w wyniku czego samolot A319 przeleciał za samolotem („ogonem”) A320 w odległości ok. 6,8 NM (wymagana separacja 7NM). W trakcie zdarzenia w sektorze występowały silne wiatry o zmiennym kierunku.

Ustalenia

1. Był to drugi dyżur kontrolera po dwóch dniach wolnych.
2. Ilość sektorów otwartych była odpowiednia, natężenie ruchu było w średnich granicach wartości.

3. Pracujący na stanowisku krl ACS licencję kontrolera ruchu lotniczego - uprawnienia ACS - otrzymał w 2000 r. W dniu zdarzenia posiadał aktualne wszystkie uprawnienia, oraz badania lotniczo - lekarskie. Kurs odświeżający wiadomości odbył w dniach 07-13/01/2015.
4. Początkowe pomiary pomiędzy samolotami, oraz różnice pomiędzy prędkościami (GS) nie sugerowały zaniżenia separacji w granicach FIR EPWW, więc ingerencja na ich tory lotów wydawała się zbędna.
5. Kontrolerzy nie skoordynowali z ACC Praga lotu A319 na punkt HLV (skręt w prawo) co spowodowałoby powiększenie separacji bocznej pomiędzy samolotami. Uzgodniono lot A320 na MIKOV - kurs kolizyjny z A319.
6. Nie zapytano o "spot wind na FL380" przed wektorowaniem samolotów. Wiatr spowolnił A320 i przyspieszył A319.
7. Istniała możliwość zatrzymania A320 na FL370, lecz krl poprzednie sektora wydał zgodę na zajęcie FL380 (za aprobatą koordynatora sektora "JR") oraz zainicjował regulację prędkości.
8. Regulacje prędkości na większą część lotu wpływają negatywnie na jego ekonomikę.
9. Nie udzielono informacji o ruchu.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Błędy w pracy ATM.

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>