



# PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

## Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>639/15</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>3 maja 2015 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>Rejon Informacji Powietrznej Warszawa (FIR EPWW)</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>1) Samolot, Boeing 737-400 (B734) 2) Samolot, Airbus A320</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 wyznaczono</i>			
Zalecenia:	<i>NIE</i>			
Adresat zaleceń:	<i>NIE DOTYCZY</i>			
Data zakończenia badania:	<i>21 października 2015 r.</i>			

### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Zbliżenie się dwóch statków powietrznych w sektorze GAT ACC w pozycji 40 NM od punktu nawigacyjnego TOMTI. W zdarzeniu udział brały samoloty: B734 (EPWA - LEMD) lecący na poziomie lotu (FL) 320 po trasie TRZ - TOMTI oraz samolot A320 (UUEE - LKPR) zniżający do LKPR po trasie TRZ - TOMTI za B734. Samolot A320 był szybszy i doganiał B734 przecinając jego poziom lotu w odległości 6,6 NM (minimum separacji 7 NM).

### Ustalenia

1. Był to trzeci dyżur kontrolera (krl) 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 1992 r. W dniu zdarzenia posiadał aktualne wszystkie uprawnienia, oraz badania lekarskie. Kurs odświeżający wiadomości odbył w dniach 21-28/10/2013.
4. Kontrolerzy nie skoordynowali skrótu dla A320 na lot po prostej do punktu PR532, co wyseparowałyby samoloty na czas zniżania (kontrolerzy PRAHA RADAR kierowali samoloty po prostej do FIR EPWW).

5. Kontroler nie zareagował na ostrzeżenie "MC" wyświetlone na wskaźniku radarowym.
6. Kontroler nakazał zniżanie dla załogi A320 bez ustabilizowania samolotów na kursach równoległych, oraz bez narzucenia ROD.
7. Załoga B734 zbyt późno otrzymał nakaz wykonania zakrętu w lewo.

**Przyczyna zdarzenia lotniczego:**

Błędy w pracy ATM.

**Działania profilaktyczne** podjęte przez podmiot badający:

1. Przekazać raport końcowy i zebrane materiały do Zespołu Szkolenia OJT Kontroli Obszaru w celu prezentacji podczas szkoleń oraz poprawy jakości pracy KRL.
2. 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.
3. 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>