



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	1017/15			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	13 czerwca 2015 r.			
Miejsce zdarzenia:	Rejon Informacji Powietrznej Warszawa (EPWW)			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	1) Samolot, Boeing 737-800 (B738) 2) Samolot, Airbus A319 (A319)			
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:	8 marca 2016 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Zbliżenie dwóch statków powietrznych (a/c) na kursach przecinających się w sektorze ACC. W zdarzeniu brały udział: B738 wznoszący się do poziomu lotu (FL) 380 z kursem na punkt nawigacyjny OGSSEN oraz a/c A319 na FL 370 po trasie LAGAR - POLON - RUDKA. Do zaniżenia separacji doszło w wyniku złej oceny sytuacji przez kontrolera ruchu lotniczego (krl), który nie uwzględnił zmiany prędkości wznoszenia się a/c B738 przy dochodzeniu do poziomu przelotowego. Pomimo nakazania załodze B738 zwiększenia prędkości wznoszenia a/c minęły się z różnicą wysokości 700 stóp (ft) - wymagane minimum separacji pionowej 1000 ft.

Chronologia przebiegu zdarzenia na podstawie zapisów rozmów zapisów korespondencji radiowej i zobrazowania radarowego:

Godzina 20:43:55 - Załoga B738 zgłosiła przecięcie FL260 w naborze do FL360 i poprosiła o zgodę na zajęcie FL380, którą otrzymuje od krl. Wygenerowane na ekranie monitora radarowego 7-minutowe wektory wskazują na kolizyjny kurs z A319.

Godzina 20:47:15 - Załoga A319 zgłosiła się na FL370, prosząc o zezwolenie na zakręt na kurs

130 stopni w celu omińnięcia chmur. Krl ACC zezwolił na wykonanie zakrętu.

Godzina 20:48:30 - Na wskaźniku radarowym wyświetlony został pomiar pomiędzy A319 i WZZ5JH zajmującym FL360 (żądany FL370).

Godzina 20:51:45 - Załoga B738 otrzymała zgodę na lot po prostej do punktu OGSEN co zmniejszyło odległość do A319.

Godzina 20:52:05 - na wskaźniku radarowym wyświetlona zostaje sygnalizacja STCA - alert żółty. Samolot B738 przelatywał przez FL374.

Godzina 20:52:15 - Załoga B738 otrzymała nakaz przyspieszenia wchodzenia do FL380.

Godzina 20:52:20 - na wskaźniku radarowym wyświetlona została sygnalizacja STCA - alert czerwony. Samolot B738 przelatuje FL376.

Godzina 20:52:55 - echa radarowe A319 i B738 pokrywają się.

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 2015 r. W dniu zdarzenia posiadał aktualne wszystkie uprawnienia, oraz badania lotniczo - lekarskie. Kurs odświeżający wiadomości odbył w 2013 r..
4. Załoga B738 otrzymała zgodę na wznoszenie do FL380 będąc na kolizyjnym kursie z A319 lecącym na FL370.
5. Z uwagi na omijanie chmur w sektorze była wzmożona ilość transmisji radiowych.
6. Kontroler skoncentrował swoją uwagę na niekolizyjnych samolotach, zamiast na wznoszącym się B738.
7. Wyłączona była sygnalizacja ostrzegawcza MTCD.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Błędy w pracy ATM.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

1. 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.
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>