



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [Raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<i>1100/17</i>			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>2 czerwca 2017 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>Lotnisko LFPG</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>Samoloty Boeing 737-800</i>			
Dowódca SP:	<i>Piloci liniowi samolotowi</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	<i>192</i>
Nadzorujący badanie:	<i>Grzegorz Dańko</i>			
Podmiot badający:	<i>Na zgłoszeniu</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>Nie powoływano</i>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<i>INFORMACJA O ZDARZENIU</i>			
Zalecenia:	<i>Nie</i>			
Adresat zaleceń:	<i>Nie dotyczy</i>			
Data zakończenia badania:	<i>8 sierpnia 2017 r.</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia

Z działu bezpieczeństwa lotniska LFPG (CDG ATC Safety Division) Operator otrzymał informację o zdarzeniu dotyczącym podobieństwa znaków wywoławczych dwóch jego załóg statków powietrznych „Call Sign Similarity (CSS)”, które wystąpiły w komunikacji z organem kontroli ruchu lotniczego LFPG TWR.

Komisja ustaliła, iż kontroler GND LFPG omyłkowo zezwolił na wypychanie niewłaściwego samolotu, ale gdy załoga drugiego samolotu o podobnym znaku wywoławczym nawiązała z nim łączność, zorientował się o pomyłce.

Przyczyna zdarzenia lotniczego

Przyczyną zdarzenia był błąd Operatora polegający na przydzieleniu podobnych znaków wywoławczych dla operacji wykonywanych w tym samym czasie i na tym samym lotnisku.

Działania profilaktyczne podjęte przez Operatora

1. Po otrzymaniu informacji od CDG ATC Safety Division zmieniono oznaczenia numerów rejsów i rozpoczęto monitorowanie efektywności tych zmian.
2. Poinformowano CDG ATC Safety Division o podjętych działaniach.
3. Zdarzenie zostało zgłoszone do ULC i PKBWL oraz zostało sklasyfikowane jako incydent do badania przez Operatora.
4. Zdarzenie zostało omówione na spotkaniu Grupy Reagowania ds. Operacyjnych.
5. Sprawdzone poprawność funkcjonowania narzędzia wykrywającego CSS.
6. Zweryfikowano reguły CSS.
7. Ograniczono analizę CSS z dotychczasowego okresu 24 godzinnego na 8 godzinny, w celu ograniczenia ilości wyświetlanych konfliktów i szybszej reakcji skorygowania podobnych znaków wywoławczych.
8. Podjęto działania w celu opracowania i wdrożenia narzędzia monitorującego poprawność przydzielanych numerów rejsów.
9. Zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych SMS. Dokonano klasyfikacji zgodnie z przyjętymi u Operatora kryteriami.
10. Zdarzenie zostało ujęte we wskaźnikach bezpieczeństwa lotniczego (PKI), które są monitorowane zgodnie z zasadami opisanymi w Podręczniku SMS.

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa

Komisja nie sformułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie	Grzegorz Dańko	