



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	1011/15			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	13 czerwca 2015 r.			
Miejsce zdarzenia:	Rejon Informacji Powietrznej Warszawa (EPWW)			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	1) Samolot, Airbus A320 (A320A) 2) Samolot, Airbus A320 (A320B)			
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:	7 marca 2016 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Zbliżenie dwóch statków powietrznych (a/c) na kursach kolizyjnych w rejonie punktu nawigacyjnego ABERO. W zdarzeniu brały udział a/c A320A lecący trasą DIBED - BOKSU na poziomie lotu (FL) 360 oraz A320B lecący trasą BOKSU - DIBED na FL360. Kontroler (krl) EC sektora GAT ACC podjął działania (wektorowanie) w celu uniknięcia kolizji: załoga A320A otrzymała polecenie wykonania zmiany kursu w lewo o 15 stopni, po chwili krl przekazał polecenie zmiany kursu o dalsze 10 stopni w lewo. Załoga A320B otrzymała polecenie wykonania zmiany kursu w lewo o 10 stopni. Działania podjęte przez krl nie zapewniły minimum wymaganej separacji (7 NM) pomiędzy a/c. Samoloty minęły się w odległości 5 NM.

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

Godzina 05:11:46 - Załoga A320A zgłasza się na łączność nad punktem nawigacyjnym DIBED utrzymując poziom lotu (FL) 360. KRL po identyfikacji nakazał załodze

a/c wykonywanie lotu po prostej na punkt BOKSU.

Godzina 05:22:53 - Załoga samolotu wykonującego lot fotogrametryczny, po raz pierwszy przekazała informację dla krl co zamierza wykonywać.

Godzina 05:23:42 - Załoga A320B zgłosiła się na łączność utrzymując FL360 wykonując lot na punkt DIBED.

Godzina 05:25:20 - Załoga samolotu wykonującego lot fotogrametryczny po raz drugi zgłasza się i informuje krl co zamierza robić.

Godzina 05:27:09 - Załoga samolotu wykonującego lot fotogrametryczny ponownie zgłasza się na łączność prosząc o zezwolenie na lot z własną nawigacją.

Godzina 05:28:50 - Załoga samolotu wykonującego lot fotogrametryczny prosi o skoordynowanie jego wlotu do przestrzeni Słowacji.

Godzina 05:29:40 - Krl dostrzegł konflikt pomiędzy A320A i A320B. Oba a/c są w odległości około 24 NM (1,5 min lotu) na przeciwległych kursach kolizyjnych. A320A otrzymał instrukcję wykonania zakrętu o 15 stopni w lewo, a A320B o 10 stopni w lewo.

Godzina 05:30:21 - Włączył się na żółto STCA pomiędzy A320A i A320B.

Godzina 05:31:01 - Załoga A320A otrzymała instrukcję wykonania zakrętu o dodatkowe 10 stopni w lewo.

Godzina 05:31:28 - Włączył się na czerwono alarm STCA.

Godzina 05:31:43 - Sytuacja konfliktowa zakończyła się.

Ustalenia

1. Natężenie ruchu był bardzo duży ale na akceptowalnym poziomie.
2. Tego dnia w sektorze odbywał się lot fotogrametryczny. Pilot bardzo mocno zajmował uwagę EC jak również PC. Jego transmisje były bardzo długie, ostatnia tuż przed wykryciem konfliktu trwała ok 40 sekund. Taki samolot plus bardzo duży ruch w sektorze był prawdopodobnie przyczyną późnego zauważenia konfliktu, dwóch a/c, na tym samym poziomie, na przeciwnych liniach drogi.
3. Działania EC po zauważeniu konfliktu były prawidłowe, aby uniknąć kolizji, choć instrukcje wykonania zakręty o min. 30-40 stopni w takiej sytuacji dawały szansę na zachowanie separacji, także zmiana poziomu lotu, jednego z a/c, dawała szansę na utrzymanie separacji.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Błędy w pracy ATM.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

1. Zespół Badania Zdarzeń ATM przygotowuje informację dla zgłaszającego zdarzenie kontrolera zawierającą ustalenia z przeprowadzonego badania zdarzenia.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Bogdan Fydrych	<i>podpis na oryginale</i>