



# PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

## Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>670/15</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>7 maja 2015 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>Rejon Informacji Powietrznej Warszawa (FIR EPWW)</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>1) Samolot, Boeing 737-800 (B73) 2) Samolot, AN 28</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>20 października 2015 r</i>			

### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Zbliżenie się dwóch statków powietrznych w FIR EPWW w okolicach punktu nawigacyjnego UTOLU. W zdarzeniu udział brał samolot B738 lecący do EPLL od strony SUI w kierunku na UTOLU, który zniżył się do poziomu lotu (FL) 100 (lądowanie w EPLL). Na północ od UTOLU z separacją radarową ok 8NM znajdował się samolot AN 28 lecący trasą EPPW - EPDE na poziomie FL 110. Kontroler (krl) radarowy ACC obserwując prędkość zniżania B738 uznał, że może wysłać ten samolot na łączność z krl TWR EPLL. Samolot B738 został przekazany na łączność TWR EPLL w okolicy punktu UTOLU w momencie zbliżania się do poziomu FL 110 w zniżaniu do FL 100. Samolot B738 po przelocie nad punktem UTOLU będąc na łączności TWR EPLL zaczął wykonywać zakręt w lewo zgodnie z procedurą podejścia oraz zmniejszył prędkość zniżania w momencie przecinania FL 110, na którym to poziomie znajdował się samolot AN 28 (na łączności i w przestrzeni ACC). Doszło do zaniżenia separacji radarowej do 6,7 NM (wymagane minimum to 7 NM) w momencie przecinania FL 100 przez zniżającego się do lądowania B738.

### Ustalenia

1. Był to trzeci dyżur kontrolera po jednym dniu wolnym.

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 dniu w 2011 r. W dniu zdarzenia posiadał aktualne wszystkie uprawnienia, oraz badania lekarskie. Kurs odświeżający wiadomości odbył w dniach 07-10/10/2013.
4. Wydana została zgoda naniżanie dla załogi B738 do FL110, oraz zgoda na wchodzenie do tego samego FL110 dla załogi AN 28.
5. Samoloty leciały na kursach zbieżnych.
6. Nie zwrócono uwagi na stale malejącą odległość (wartość "x") wynikającą z malejącej różnicy GS samolotów.
7. Samolot B738 został przekazany na łączność TWR EPLL przed przecięciem poziomów przez samoloty bez sprawdzenia jego trasy dolotowej do lotniska,
8. Nie nakazano załodze B738 wartości prędkości niżania.

**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>