



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu

Numer ewidencyjny zdarzenia:	1623/14			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	11 września 2014 r.			
Miejsce zdarzenia:	Rejon Informacji Powietrznej FIR Warszawa (EPWW)			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	1. Samolot, DASSAULT Falcon 900 (F900) 2. Samolot, Airbus A321 (A321)			
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:	Institucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej			
Skład zespołu badawczego:	nie wyznaczano			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	30.06.2015			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Zbliżenie się dwóch samolotów, F900 lecącego na poziomie lotu (FL 350) po starcie z lotniska im. F. Chopina (EPWA) w kierunku punktu nawigacyjnego MEBAN oraz A321 lecącego na FL 350 po trasie pomiędzy punktami nawigacyjnymi SUPAK - BIGLU. Samoloty minęły się one na tym samym FL w odległości 6,44 NM (wymagane minimum separacji 7 NM).

Ustalenia

1. Był to pierwszy dyżur kontrolera (krl) po dwóch 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 ACP - otrzymał w 1997 r., a uprawnienia ACS w 2001 r. W dniu zdarzenia posiadał aktualne wszystkie uprawnienia, oraz badania lekarskie. Kurs odświeżający wiadomości odbył w 2012 r.

4. Kontroler zaakceptował żądany przez pilota przeciw-połówkowy poziom lotu FL350.
5. Na wskaźniku radarowym nie wyświetlona była sygnalizacja ostrzegawcza MTCD. Opinia działu APA w tej sprawie jest następująca: „To narzędzie wskazuje trajektorie przecinające się w odległości 3 NM plus bufor 1 minuta lotu dla każdego samolotu z pary. Oznacza to, że na kursach równoległych MTCD reaguje dopiero przy minimalnej odległości minięcia rzędu 3 NM, a na prostopadłych może załączyć się już przy przewidywanej odległości rzędu 15 NM. Sygnalizuje kontrolerowi większość potencjalnych naruszeń, ale nie wszystkie.”
6. Zobrazowanie radarowe w systemie P_21 jest jednokolorowe, przez co w żaden sposób nie wyróżnia samolotów na poziomie przeciw-połówkowym.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Błędy w pracy ATM.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

1. Przekazać raport końcowy oraz zebrane materiały multimedialne do Biura Służb Ruchu Lotniczego AR/AK w celu przeanalizowania i rozważenia wprowadzenia w P_21 możliwości wyróżnienia poziomów przeciw-połówkowych na wskaźniku radarowym. W przypadku potwierdzenia ww. potrzeby wystąpienie przez AR/AT do Działu Przygotowania Operacyjnego i Nadzoru nad Systemami ATM o zaplanowanie wspomnianej modyfikacji.
2. Przekazanie raportu końcowego do Działu Przygotowania Operacyjnego i Nadzoru nad Systemami ATM w celu przygotowania odpowiedniego materiału poglądowego na temat działania, ograniczeń, przykładów stosowania sygnalizacji MTCD oraz przekazanie go krl ACC EPWW za pośrednictwem PDSO, biuletyn „Bezpiecznik” itp.
3. 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 oraz wskazać obszary do doskonalenia.
4. Zespół Badania Zdarzeń ATM uwzględni badane zdarzenie w statystyce za 2014 rok.
5. 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>