



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	1759/14			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	28 września 2014 r.			
Miejsce zdarzenia:	FIR EPWW EPD 24			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot, Embraer 190 (E190)			
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:	06.07.2015			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Naruszenie aktywnej strefy niebezpiecznej EPD 24 przez załogę samolotu E190 w czasie prowadzonej na stanowisku operacyjnym przez kontrolera ruchu lotniczego (krl) praktyki OJT. Załoga samolotu E190 po starcie z lotniska Gdańsk- Rębiechowo (EPGD) planowo miała wykonywać lot po trasie na punkt nawigacyjny ALUKA. Ze względu na to, że ich lot był kolizyjny z innym ruchem na punkt ALUKA planner krl sektora B uzgodnił ze stroną niemiecką lot po prostej na punkt MAREM. Po wydaniu zezwolenia na lot po prostej na punkt. MAREM załoga E190 wykonała zakręt w lewo na kurs ok 230 stopni. W tym samym czasie praktykant wraz z instruktorem rozwiązywali inną sytuację ruchową. Konflikt samolotu E190 z EPD 24 wykrył planner krl (PC) sektora B, który o tym powiadomił odbywających praktyki. Po

otrzymaniu informacji od planner krl, nastąpiło przejście ruchu przez instruktora i natychmiastowe polecenie wykonania zakrętu przez załogę samolotu E190, na początku na kurs 180 stopni, a następnie 160 i ostatecznie na kurs 120 stopni, ze względu na strefę EPD 24.

Ustalenia

1. Był to pierwszy dyżur kontrolera po jednym dniu wolnym, oraz drugim po dwóch dniach wolnych praktykanta.
2. Ilość sektorów otwartych była odpowiednia, natężenie ruchu było w średnich granicach wartości.
3. Praktykant był w pierwszej fazie szkolenia z zaledwie 8 godzinami doświadczenia.
4. Strefa EPD24 oznaczona była jak każda inna strefa, pomimo, że istnieje możliwość dodatkowego zaznaczenia wyjątkowo niebezpiecznych stref w danym sektorze.
5. Praktykant, po uzyskaniu od planner krl zgody na lot E190 po prostej na punkt MAREM, był przekonany, że załoga wykona zakręt w lewo.
6. Kontrolerzy, w czasie zdarzenia zajęci byli separacją pomiędzy innymi samolotami.
7. Kontrolerzy i praktykant zbyt późno zareagowali na ostrzeżenie systemu radarowego „ZN”.
8. Po nakazaniu wykonania zakrętu o 90 stopni, nie podano powodu tak wykonania takiego manewru.
9. Po zakończeniu praktyki wypełniona przez instruktora OJT „Karta Oceny Praktyki” nie zawierała informacji odnoszących się oceny „zagadnień praktycznych” praktyki.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Błędy w pracy ATM.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

1. Przekazać raport końcowy i zebrane materiały do Działu Kontroli Obszaru w celu przypomnienia kontrolerom PC o obowiązku aktywnego monitorowania trajektorii i wynikających z niej potencjalnych konfliktów z aktywnymi strefami EPD.
2. Przekazać raport końcowy i zebrane materiały do Zespołu Szkolenia OJT Kontroli Obszaru w celu prezentacji podczas szkoleń oraz poprawy jakości pracy instruktorów OJT oraz praktykantów.
3. Przekazać raport końcowy do LSM ACC GAT w celu poinformowania uczestniczącego w zdarzeniu krl o zakończeniu postępowania oraz zapoznania z ustaleniami raportu, aby ograniczyć możliwość wystąpienia podobnego zdarzenia w przyszłości.
4. 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>