



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<i>1811/14</i>			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>6 października 2014 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>FIR EPWW</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>1. Samolot, Partenavia P68 Observer 2 (PC68), 2. Samolot, Airbus A320 (A320)</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>Institucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>nie wyznaczano</i>			
Zalecenia:	<i>NIE</i>			
Adresat zaleceń:	<i>NIE DOTYCZY</i>			
Data zakończenia badania:	<i>06.07.2015</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Zbliżenie się dwóch statków powietrznych rejonie kontrolowanym lotnisk Warszawa (TMA EPWA), w trakcie wykonywania podejścia do lądowania na drodze startowej (RWY) 15 lotniska im. F. Chopina w Warszawie (EPWA). W zdarzeniu udział brały samoloty: P68 wykonujący loty VFR foto nad Warszawą oraz samolot A320. W przestrzeni odpowiedzialności sektora organu kontroli zbliżania (APP S) pilot samolotu P68 wykonywał lot po „szeregach” wschód-zachód, a kolejne szeregi na południe. Po kolejnych zakrętach zbliżał się do lotniska EPWA. Każdorazowo kontroler (krl) APP zezwalał pilotowi P68 na przecinanie prostej RWY 15 na wysokości bezwzględnej 3000 stóp, albo w zależności od sytuacji ruchowej, nakazywał mu oczekiwanie,. Po godzinie 09:00 UTC wzrósł ruch dolotowy i pilot P68 musiałby długo oczekiwać na przecięcie osi RWY 15. W miejscu przecinania

podchodzące statki powietrzne były na wysokości ok. 2000 stóp. W ocenie KRL APP P68 mógł otrzymać zezwolenie na przecięcie osi podejścia RWY 15 ponieważ samoloty zbliżał się do FAF RWY 15. Obydwa samoloty otrzymały informacje o ruchu. Załoga samolotu A320 rozpoczęła zniżanie, ale samoloty minęły się w odległości ok. 3 NM.

Ustalenia

1. Kontroler APP w czasie próby pogodzenia lotów FOTO z ruchem podchodzącym nie spełnił warunków 5 - milowej separacji między A320 oraz P68. Jednak biorąc pod uwagę, iż cały czas separacje tych dwóch samolotów świadomie kontrolował, podawał informacje o ruchu oraz to, że działo się to przy dobrych warunkach atmosferycznych (CAVOK), można stwierdzić, że zagrożenie niebezpieczeństwem kolizji było znikome.
2. Samolot A320 w punkcie, w którym samolot P68 przecinał jego trajektorie lotu na wysokości 3100 stóp był w trakcie procedury podejścia na wysokości 1900 stóp, a więc separacja wynosiłaby 1200 stóp.
3. System STCA nie wygenerowany został zgodnie z zapisem punktu 6.12.2 INOP APP Warszawa.
4. Warto podkreślić, że w powyższym przypadku były to loty FOTO wyjątkowo kłopotliwie umiejscowione z punktu widzenia kontroli ruchu lotniczego.
5. Pracujący na stanowisku KRL DIR APP EPWA licencję kontrolera ruchu lotniczego - uprawnienia APS – otrzymał w 2006 r. W dniu zdarzenia posiadał aktualne uprawnienia APS oraz ważne badania lekarskie. Kurs odświeżający z sytuacji niebezpiecznych odbył w dniach 12-16.11.2012 r.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Błędy w pracy ATM.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

1. Przekazać raport końcowy i zebrane materiały do Działu Kontroli Zbliżania Warszawa w celu wykorzystania podczas przyszłego planowania i wykonywania lotów FOTO w TMA Warszawa.
2. Przekazać raport końcowy do LSM APP EPWA w celu poinformowania uczestniczącego w zdarzeniu krl o zakończeniu postępowania oraz go zapoznania z ustaleniami raportu.
3. 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>