



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Dot. zdarzenia nr: 659/13

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia, Przewodniczący Komisji:	dr inż. Maciej Lasek
Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Jacek Jaworski
Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Andrzej Pussak
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	dr inż. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	lic. Robert Ochwat
Członek Komisji:	mgr inż. Jerzy Kędzierski
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych

W dniu 5 lutego 2014 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez organ zarządzania przestrzenią powietrzną wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego z udziałem samolotów Boeing 737-800, które wydarzyło się w dniu 21 maja 2013 r., w Rejonie Informacji Powietrznej Warszawa(FIR EPWW). Działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Zaniżenie separacji w sektorze organu kontroli obszaru (ACC) „J” o godz. 10:20 UTC podczas wektorowania samolotu Boeing 737-800 (B738) lecącego od pomocy nawigacyjnej JAB do portu lotniczego im. F. Chopina (EPWA) na poziomie lotu (FL) 390 z samolotem Boeing 737-800 lecącego od pomocy nawigacyjnej LENOV z kursem na pomoc nawigacyjną CHO na FL380. Samolot B738 zniżony do EPWA, przecinając FL380 minął przelatującego za nim B738 lecący od pomocy nawigacyjnej LENOV z kursem na pomoc nawigacyjną CHO w odległości 6NM przy wymaganej przepisami separacji 7NM. Kontroler ruchu lotniczego

(KRL) praktykant sektora ACC „J” ocenił, że zapewni separację między obydwojma samolotami wydając B738 lecącemu od pomocy nawigacyjnej JAB do EPWA instrukcję zniżania łącznie z poleceniem skręcenia w lewo o 10 stopni. Praktykant obserwując sytuację, po chwili wydał B738 kolejną instrukcję skrętu o kolejne 10 stopni. Po interwencji KRL OJT (nadzorującego praktykę) praktykant wydał dla B738, lecącego od pomocy nawigacyjnej LENOVA z kursem na pomoc nawigacyjną CHO polecenie skręcenia o 20 stopni w lewo, za B738 lecącego od pomocy nawigacyjnej JAB do EPWA. Najmniejszej odległości pomiędzy samolotami na podstawie zapisu systemu radarowego wynosiła 6NM.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Błędy w pracy ATM, które doprowadziły do potencjalnego zagrożenia niebezpiecznym zbliżeniem- naruszeniu minimów separacji.

Działania podjęte przez podmiot badający:

1. Przekazać raport końcowy i zebrane materiały do Działu Kontroli Obszaru w celu poinformowania zainteresowanego KRL o zakończeniu postępowania.
2. Przekazać raport końcowy i zebrane materiały do Zespołu Szkolenia OJT Kontroli Obszaru w celu prezentacji podczas szkoleń oraz poprawy jakości pracy KRL ze szczególnym podkreśleniem właściwego określania i dawania optymalnych skrętów, w przypadku zdarzeń, które potencjalnie prowadzić mogą do zaniżenia separacji.
3. Przekazać raport końcowy i zebrane materiały do Ośrodka Szkolenia Lotniczego (OSL) w celu włączenia ich do zasobu (bazy danych) materiałów ze zbadanych zdarzeń wykorzystywanych przez instruktorów OSL podczas szkoleń podstawowych oraz odświeżających dla kontrolerów ruchu lotniczego.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Nadzorujący badanie

mgr inż. Bogdan Fydrych *podpis na oryginale*