



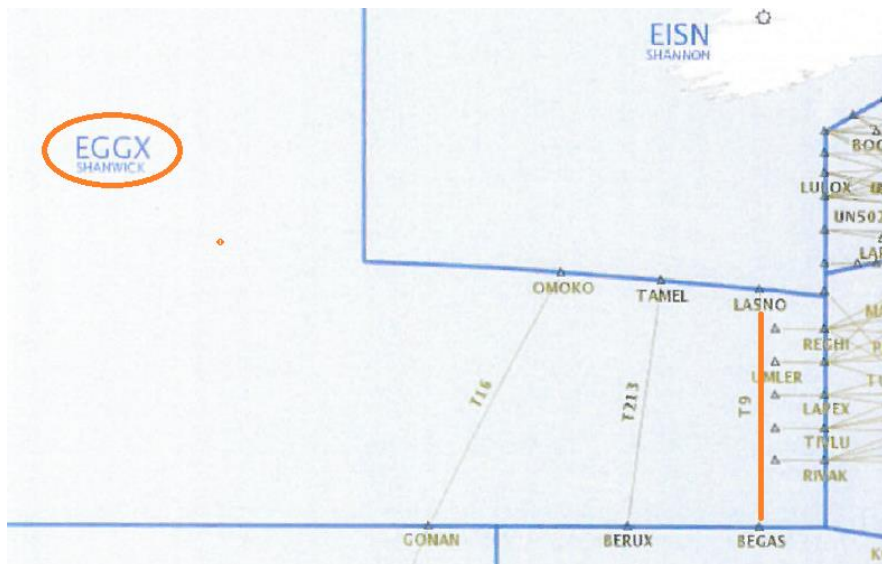
PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	332/17			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>24 lutego 2017 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>North Atlantic Operations High Level Airspace (NAT HLA) FIR Shanwick (EGGX)</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>Boeing 737-800</i>			
Dowódca statku powietrznego	<i>Pilot samolotowy liniowy</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	6
Nadzorujący badanie:	<i>Krzysztof Milkowski</i>			
Podmiot badający:	<i>Użytkownik</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>Nie wyznaczono</i>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<i>Informacja o zdarzeniu (raport)</i>			
Zalecenia:	<i>Nie</i>			
Adresat zaleceń:	<i>Nie dotyczy</i>			
Data zakończenia badania:	<i>6 listopad 2018 r.</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Dnia 24.02.2017 załoga samolotu B738 trakcie lotu z lotniska Dublin (EIDW) na lotnisko Lanzarote (GCRR) nieświadomie wleciała w obszar przestrzeni NAT HLA (FIR EGGX) trasą T9 pomiędzy punktami nawigacyjnymi „LASNO” i „BEGAS”.



Enter Air Sp. z o.o. nie posiada zezwolenia na wykonywanie lotów w FIR Shanwick (EGGX), a załoga samolotu nie posiadała odpowiedniego przeszkolenia do wykonywania operacji w obszarze NAT HLA.

Dyspozytor przygotowujący plan lotu nie otrzymał ostrzeżenia (informacji na monitorze) dotyczącego przebiegu lotu przez FIR Shanwick Oceanic. Powyższe ostrzeżenie zostało wprowadzone w dniu 09.12.2016 r. przez Dział OPS Enter Air Sp. z o.o., co okazało się nie efektywne ponieważ tego rodzaju modyfikacje mogą być wprowadzane tylko przez administratora systemu.

Po dolicie do poziomu przelotowego ATC Shannon nakazało załodze samolotu nawiązanie łączności radiowej na drugim zestawie radiostacji pokładowej z ATS Shanwick w celu otrzymania zezwoleniem "oceanic clearance". Załoga samolotu poinformowała ATC Shannon o niemożliwości wykonywania operacji w przestrzeni NAT HLA "negative, unable to comply". ATC Shannon ponownie nakazała nawiązanie połączenia z ATS Shanwick. W czasie dalszego lotu załoga nie otrzymała informacji, która sugerowała jej wlot w przestrzeń NAT HLA. Po nawiązaniu łączność na drugim zestawie z ATS Shanwick załoga została poproszona o podanie ETA/ALT/SPEED na punktach „LASNO” i „BEGAS”. Przed punktem „LASNO” ATS Shannon nakazała załodze nawiązanie łączność z ATS Shanwick. Po około 15 minutach lotu załoga otrzymała polecenie nawiązania łączności na częstotliwościach HF 3491/5649, na której otrzymała polecenie nawiązania łączności z ATC Madrid nad punktem „BEGAS”. Załoga po zweryfikowaniu swojej pozycji na mapach IFR stwierdziła, że prawdopodobnie znajduje się w przestrzeni NAT HLA w odległości około 60 NM do punktu wylotowego z tego obszaru. Podjęto decyzje o kontynuowaniu dalszego lotu do punktu „BEGAS” w celu jak najszybszego opuszczenia obszaru NAT HLA. Całkowity czas przelotu na trasie T9 „LASNO”-„BEGAS” wyniósł 27 minut.

Ustalenia:

1. Trasa zaplanowana przez dział operacyjny przebiegała przez obszar FIR EGGX.
2. Dyspozytor przygotowujący plan lotu nie otrzymał ostrzeżenia (informacji na monitorze) dotyczącego przebiegu rejsu przez FIR Shanwick Oceanic.
3. Dokumentacja przygotowana przez dział operacyjny, którą otrzymała załoga zawierała elementy na podstawie, których można było zidentyfikować wlot w przestrzeń NAT HLA.

4. Załoga samolotu nie posiadała odpowiedniego przeszkolenia do wykonywania operacji w obszarze NAT HLA.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Przyczyną zdarzenia lotniczego było nieprawidłowe zaplanowanie operacji lotniczej przez dział operacyjny operatora.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

1. Po lądowaniu załoga poinformowała dział operacyjny o prawdopodobnym przelocie w przestrzeni NAT HLA.

2. W dniu 28.02.2017 r. w systemie wykorzystywanym do planowania lotów wyłączona została możliwość zaplanowania operacji lotniczych w przestrzeni FIR EGGX.

3. Powiadomiono o zdarzeniu zarządzającego programem planowania operacji lotniczych wykorzystywanych przez operatora, w celu doprecyzowania instrukcji programu, tak aby jednoznacznie była zawarta informacja dotycząca możliwości wprowadzania modyfikacji w programie przez jego użytkownika, a które mogą być wprowadzane tylko przez administratora.

4. Analizowane jest ewentualne przeszkolenie personelu latającego w celu uzyskania uprawnień do lotów w obszarze NAT HLA oraz rozszerzenia specyfikacji operacyjnej na wykonywanie lotów w FIR EGGX.

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie sformułowała zaleceń bezpieczeństwa.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Krzysztof Miłkowski	