



Dot. incydentu nr: 251/14

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 18 czerwca 2014 roku, przedstawionych przez organ zarządzania przestrzenią powietrzną informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego samolotu Embraer 190 (E190) i Airbus A320 (A320), które wydarzyło się w dniu 1 marca 2014 r. w przestrzeni powietrznej Rejonu Informacji Powietrznej FIR Warszawa (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 uchylającego dyrektywę 94/56/WE¹**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W trakcie wykonywania lotów samolotów E190 i A320 w przestrzeni powietrznej FIR EPWW doszło do naruszenia minimów separacji (niebezpiecznego zbliżenia), co spowodowało wyświetlenia na wskaźniku radarowym sygnalizacji STCA (alert czerwony).

ZEBRANE MATERIAŁY

1. Zapis obrazu i dźwięku ze wskaźnika kontrolera executive.
2. Harmonogram pracy na miesiąc luty i marzec br.
3. Karta "Obsada stanowisk operacyjnych ACC na dzień 01.03.2014".
4. Raport Supervisora ATM.
5. Formularz zgłoszenia zdarzenia ATM.
6. Analizy trajektorii lotu z systemu PRANET.
7. Formularz meldunku o nieprawidłowości w ruchu lotniczym.
8. Wykresy EUROCONTROL NM "Traffic volume Entry Hour/20min"

FAKTY

Godz. 11:21:55 - E190 zgłasza się na łączność sektora B. Przecina FL280 w naborze do FL330 z kursem na punkt KUNER.

Godz. 11:22:05 - krl ACC EPWW sektora B identyfikuje E190 i prosi o potwierdzenie przelotowego FL370. Pilot potwierdza i powiadamia, iż jest zbyt ciężki na osiągnięcie FL390.

Godz. 11:22:15 - E190 dostaje pozwolenie na osiągnięcie FL370.

Godz. 11:31:10 - E190 zgłasza turbulencję i prosi o zajęcie FL390.

- Godz. 11:31:20 - krl ACC EPWW sektora B zezwala na wchodzenie do FL390 z ROC - 1000ft/min. Pilot potwierdza polecenie.
- Godz. 11:31:35 - na łączność sektora B zgłasza się A320 na FL380 z kursem na punkt LUSID. Zostaje zidentyfikowany.
- Godz. 11:33:15 - E190 zgłasza niemożność utrzymania narzuconego ROC - 1000ft/min. Krl ACC EPWW sektora B nakazuje skręt 20 stopni w lewo dla E190.
- Godz. 11:33:35 - A320 otrzymuje polecenie skrętu 20 stopni w lewo.
- Godz. 11:33:55 - na wskaźniku radarowym wyświetlona zostaje sygnalizacja STCA - alert żółty. E190 jest na pozycji godziny 11 –tej.
- A320 znajduje się w odległości 13.2NM i na 1 minutę od pozycji, gdzie była najniższa separacja pozioma wynosząca 5.93NM.
- Godz. 11:34:30 - krl ACC EPWW nakazuje kolejne 20 stopni w lewo dla A320. Pilot potwierdza 20 stopni w lewo i jeszcze raz upewnia się, że ma to być 20 stopni w lewo. Krl ACC EPWW potwierdza, że tak, 20 stopni w lewo, teraz. Pilot powtarza dyspozycję.
- Godz. 11:35:00 - na wskaźniku radarowym wyświetlona zostaje sygnalizacja STCA - alert czerwony. Samoloty są w odległości 6.68NM, a wyliczona najniższa separacja wynosi 6,21 NM.
- Godz. 11:35:30 - E190 zgłasza osiągnięcie FL390.
- Godz. 11:36:35 - A320 otrzymuje zgodę na własną nawigację do punktu KODAK oraz przeprosiny za nieudane wektorowanie.

USTALENIA

1. W zdarzeniu udział brały dwa samoloty:
 - a) E190 (EDDT-EFHK), lecący po trasie BODLA-KUNER oraz
 - b) A320 (EPWA-EGPF), lecący po trasie EPWA-DAR.
2. Krl ACC EPWW nie skorzystał z możliwości wektorowania a/c. Narzucił ROC mimo wcześniejszego ostrzeżenia pilota, że jest zbyt ciężki na osiągnięcie FL390.
3. Pilot potwierdził możliwość zajęcia FL390 z ROC=1000ft/min
4. Krl ACC EPWW nie wziął pod uwagę faktu, iż samolot ma ograniczoną możliwość utrzymania prędkości wznoszenia w rozrzedzonych warstwach atmosfery oraz skrętu w fazie lotu bliskiej przeciągnięciu.
5. Krl ACC EPWW nie podał informacji o ruchu.
6. Sektoryzacja na podstawie dostępnych informacji była optymalna. Obciążenie sektora w dolnej granicy
7. Kontroler po obejrzeniu filmu i zapoznaniu się z notatką zgodził się bez zastrzeżeń z uwagami zawartymi w ustaleniach.

¹ Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

Przyczyna incydentu lotniczego:

Błędy w pracy ATM.

Działania podjęte przez podmiot badający:

1. Przekazać raport końcowy i zebrane materiały do Zespołu Szkolenia OJT Kontroli Obszaru w celu analizy zdarzenia oraz wykorzystania podczas praktyk OJT.
2. Przekazać raport końcowy i zebrane materiały do Ośrodka Szkolenia Lotniczego 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.
3. Zespół Badania Zdarzeń ATM poinformuje uczestniczącego KRL o zakończeniu badania zdarzenia.

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa:

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale