



Dot. incydentu nr: 333/14

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 samolotów: Airbus A320 (A320) i Boeing 777 (B77W), które wydarzyło się w dniu 22 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 A320 i B77W 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. Zapis obrazu i dźwięku ze wskaźnika kontrolera planning.
3. Raport Supervisora ATM.
4. Formularz zgłoszenia zdarzenia ATM.
5. Analizy trajektorii lotu statków powietrznych biorących udział w zdarzeniu.
6. Harmonogram pracy na miesiąc marzec 2014-03-22.
7. Karta "Obsada stanowisk operacyjnych ACC na dzień 2014-03-22.
8. Wykresy EUROCONTROL NM "Traffic volume Entry Hour/20min".

FAKTY

10:10:30 - krl ACC sektora "T" identyfikuje B767 na FL340.

10:11:20- A320 zgłasza się na częstotliwość sektora "T", przecinając FL280 do FL340. Zostaje zidentyfikowany.

10:12:05 - na ekranie wyświetla się pomiar dystansu między B767 a A320: R=96,4NM, czasu E=8'30" do osiągnięcia minimalnej separacji X=3.93NM.

10:12:55 - na sektor "T" zgłasza się B77W. Zostaje zidentyfikowana na FL350 i skierowany na punkt TEPNA.

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

10:15:00 - A320 jest pytany o kurs. Odpowiada 130.
10:15:20 - krl ACC sektora "T" nakazuje skręt w prawo na kurs 145.
10:15:30 - na ekranie wyświetla się pomiar pomiędzy A320 i B767: R 47.4 E4.54 x4.98.
10:16:50 - B77W pytany o obecny kurs podaje 106.
10:17:05 - krl ACC sektora "T" nakazuje B77W skręt w lewo na kurs 095.
10:17:20 - na ekranie wyświetla się pomiar pomiędzy B77W i A320: R 10.5 E 02.12 x 2.58.
10:18:25 - A320 jest na 12-tej B77W, a pomiar wynosi: R=4.9 E 00'24" X=3.96.
10:19:05- A320 otrzymuje nakaz wchodzenia do FL350 z ROC 1000ft/min+ z uwagi na B767.
Odległość do B77W wynosi 4.1 NM.
10:19:35 - na wskaźniku radarowym wyświetlona zostaje sygnalizacja STCA - alert żółty. A320 przecina FL341. Odległość do B77W wynosi 5.5NM.
10:19:48- na wskaźniku radarowym wyświetlona zostaje sygnalizacja STCA - alert czerwony.
A320 przecina FL343. Odległość do B77W wynosi R 6.8NM.
10:20:02 - na wskaźniku radarowym gaśnie sygnalizacja STCA - alert czerwony.
10:20:25 - krl ACC sektora "T" zwalnia B77W z utrzymywania kursu i nakazuje lot po prostej na punkt TEPNA.
10:20:30- krl ACC sektora "T" zwalnia A320 z utrzymywania kursu i nakazuje lot po prostej na punkt KELEL

USTALENIA

1. W zdarzeniu udział brały dwa a/c:
 - a) A320 (EDDT-LLBG) lecący po trasie SUI - KELEL, oraz
 - b) B77W (KORD-OTBD) lecący po trasie GON/EN-TEPNA.
2. A320 otrzymał początkowe wznoszenie do przeciwpółkowego FL340 z uwagi na przelatujący B77W na FL350. A320 otrzymał nakaz wchodzenia do FL350 z ROC 1000ft/min+ z uwagi na zbliżający się B767. Polecenie wchodzenia dla A320 zostało wydane o 10:19:05 UTC gdy:
 - a) obydwa samoloty były wektorowane,
 - b) po minięciu znajdowały się na kursach rozbieżnych w odległości R=4,1NM.
3. W czasie gdy na wskaźniku radarowym wyświetlona zostaje sygnalizacja STCA - alert żółty - KRL sektora „T” ACC EPWW prowadzi korespondencję z innym samolotem co mogło uniemożliwić przekazanie informacji o ruchu. Tuż po tym odległość pomiędzy A320 i B77W wzrasta do 7,2NM.
4. Z analizy trajektorii A320 i B77W wynika, że w końcowej fazie wchodzenia A320 odległość pomiędzy A320 i B77W spadła do 6,8NM i 700ft.
5. W wyniku analizy zarejestrowanej korespondencji radiowej stwierdzono drobne błędy frazeologiczne (w kilku przypadkach brak przedstawienia się jako stacja naziemna, brak potwierżeń poziomów lotu na których samoloty wlatują w sektor). Stwierdzone błędy nie wpłynęły na zaistniałe zdarzenie.

6. Sektoryzacja na podstawie dostępnych informacji była optymalna. Obciążenie sektora w górnej granicy.
7. Dla kontrolera był to dyżur po dwóch dniach wolnych.
8. Kontroler do 22 marca 2014 przepracował 4 dyżury na stanowisku Kierownika Zmiany i miał 2 dyżury kontrolerskie.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Błędy w pracy ATM.

Działania podjęte przez podmiot badający:

1. 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.
2. Po analizie zebranych materiałów, w tym nagrań korespondencji radiowej oraz zobrazowania radarowego należy stwierdzić, że zaistniałe zdarzenie nie zostaje zakwalifikowane jako incydent w ruchu lotniczym. W piśmie do PKBWL zaproponować zmianę kwalifikacji z „incydent” na „zdarzenie”.

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa:

Komentarz Komisji:

Komisja ze względu na naruszenia minimów separacji, co spowodowało wyświetlenia na wskaźniku radarowym sygnalizacji STCA (alert czerwony) nie zmieniła kwalifikacji ww. incydentu.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale