



Dot. incydentu nr: 797/14

UCHWAŁA
PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 8 października 2014 roku, przedstawionych przez organ zarządzania przestrzenią powietrzną informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego samolotów Embraer E170 i Airbus A320, które wydarzyło się w dniu 6 czerwca 2014 r. w przestrzeni 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:

Zbliżenie się dwóch statków powietrznych w EPWW. W zdarzeniu udział brały samoloty A320 (UUEE - LKPR) lecący z kursem na punkt nawigacyjny TOMTI oraz na południe od niego lecący samolot E170 (EPWA - EDDM) również z kursem na TOMTI, oba samoloty utrzymywały FL 340. O godz. 13:50 UTC, pojawił się na ekranie komunikat systemu (radarowego) informujący o możliwości utraty separacji pomiędzy oboma samolotami za około 40 sekund. Kontroler (krl) sektora ACC natychmiast wydał polecenie zniżania dla samolotu E170 do FL 300, które została prawidłowo potwierdzone a manewr został rozpoczęty po kilku sekundach. W momencie gdy E170 przecinał FL 334 w zniżaniu do FL300 separacja pozioma wynosiła 6,7 NM. Po przecięciu FL 330 przez E170 komunikat alertu wyłączył się.

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.
6. FPL E170 i A320 z dnia 06/06/2014.
7. Harmonogram pracy na miesiąc czerwiec 2014.
8. Karta "Obsada stanowisk operacyjnych ACC" na dzień 06-06-2014.
9. Wykresy EUROCONTROL NM "Traffic volume Entry Hour/20min".

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

FAKTY

- 13:38:40 - E170 zgłasza się na częstotliwości sektora ACC na FL340. Wyświetlona na wskaźniku radarowym GS=368kt. Samolot jest zidentyfikowany.
- 13:42:00 - na częstotliwości sektora ACC zgłasza się A320, lecący na FL340 w kierunku na TOMTI z prędkością GS=415kt.
- 13:51:25 - na wskaźniku radarowym wyświetlona zostaje sygnalizacja STCA - alert żółty.
- 13:51:40 - krl ACC nakazuje E170 zniżanie do FL300.
- 13:52:25 - na wskaźniku radarowym wyświetlona zostaje sygnalizacja STCA - alert czerwony. E170 przecina FL336.
- 13:52:40 – E170 przecina FL334 w odległości R=6,6NM od A320
- 13:53:30 – E170 otrzymuje zgodę na kontynuację zniżania do FL220.
- 13:53:50 - krl ACC przekazuje E170 na częstotliwość Pragi ACC 127,825.

USTALENIA

1. W zdarzeniu udział brały dwa samoloty:
 - a. A320, UUEE - EDDM.
 - b. E170, EPWA - LKPR.
2. Kontroler nie zwrócił uwagi na różnicę GS samolotów wynoszącą ok.50kt na korzyść samolotu doganiającego, oraz na zbieżność ich kursów.
3. Na alert żółty STCA kontroler nakazał zniżanie E170 do FL300 bez jednoczesnego polecenia wykonania przez samoloty zakrętów w celu zapewnienia właściwej separacji.
4. Ilość otwartych sektorów była odpowiednia, natężenie ruchu było poniżej dopuszczalnych wartości.
5. W dniu zdarzenia Kontroler posiadał aktualne uprawnienia: ACS (od 2001-05-07) oraz OJT (od 2008-08-01).

Przyczyna incydentu lotniczego:

Stwierdzono błędy w pracy ATM - naruszenie minimów separacji.

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. Zespół Badania Zdarzeń ATM poinformuje uczestniczącego krl o zakończeniu badania zdarzenia.

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale