



UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 16 lipca 2014 roku, informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego samolotu Embraer 135 (E135), które wydarzyło się w dniu 2 lipca 2014 r. w przestrzeni powietrznej rejonu lotniska Hanover County Municipal Airport (KOPF), 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 uznała informacje zawarte w zgłoszeniu za wystarczające do zakończenia badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Samolot był wektorowany przez organ kontroli zbliżania lotniska KOPF (APP). Załoga utrzymywała nakazaną wysokość 3000 stóp i w chwili wygenerowania Resolution Advisory przez system ACAS, samolot znajdowała się na pozycji z wiatrem do RWY 27R. W pobliżu lotniska przechodziła burza. Chwilę wcześniej załoga samolotu poinformowała kontrolera o tym, że według obserwacji wskazań radaru meteorologicznego nie może zaakceptować dłuższej prostej niż 6NM ze względu na występowania chmur CB na podejściu. Kontroler odpowiedział, że samolot będzie wektorowany do podejścia z widocznością. Chwilę potem podał informacje o ruchu lotniczym wykonującym lot według przepisów VFR poniżej samolotu E135. Pilot lecący E135 utrzymywał kontakt wzrokowy z tym samolotem. W chwili wygenerowania przez system ACAS informacji „TRAFFIC” samolot wykonujący lot VFR znajdował się 500 stóp poniżej E135. Załoga zgłosiła zadziałanie ACAS : „TCAS RA”, krótką chwilę po tym system ACAS wygenerował komunikat „Clear of conflict”, co załoga zgłosiła ATC. W odpowiedzi załoga dostała nakaz wykonania zakrętu w prawo o 60 stopni oraz zgodę na zniżenie do 2000 stóp. Następnie kontroler zapytał czy załoga E135 widzi pas, i po potwierdzeniu załoga otrzymała zgodę na podejście z widocznością do RWY 27R, które odbyło się standardowo. E135 wykonywał w czasie konfliktu lot według przepisów IFR (klasa przestrzeni B) i powinien być odseparowany od ruchu VFR.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Błędne wektorowanie samolotów, co spowodowało wygenerowanie przez system ACAS ostrzeżenia o potencjalnej kolizji w powietrzu.

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

Działania podjęte przez podmiot zgłaszający:

Omówiono przebieg zdarzenia z pilotami.

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Komentarz Komisji:

Biorąc pod uwagę informacje zawarte w zgłoszeniu należy zwrócić uwagę na warunki atmosferyczne, które były w rejonie lotniska KOPF (występowanie burz). Ponadto Komisja zwraca uwagę na przepisy lokalne dotyczące lotów wykonywanych z widocznością obowiązujące w przestrzeni powietrznej różnych Rejonów Informacji Powietrznej (FIR), gdzie w wielu państwach minimalna dopuszczalna separacja pionowa wynosi niejednokrotnie 500 stóp. Załogi samolotów powinny przed akceptacją propozycji organów służb ruchu lotniczego (SRL) przeanalizować „za i przeciw” przejście na kontynuowanie lotu z widocznością. Akceptacja jest jednoznaczna ze stosowaniem zasady „widzę i jestem widziany”, co oznacza zabezpieczenie przez załogę bezpiecznej separacji oraz ograniczenie otrzymywanej informacji od SRL w zależności od klasy przestrzeni powietrznej według klasyfikacji ICAO. Komisja zwraca również uwagę, że algorytm zadziałania systemu ACAS nie posiada modułu rozgraniczającego lot z widocznością i lot według przepisów IFR, a ma tylko wprowadzone brzegowe parametry jego zadziałania bez względu na przepisy wykonywania lotu.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale