



UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 2 kwietnia 2014 roku, przedstawionych przez organ zarządzania przestrzenią powietrzną informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego samolotów: Boeing 737-300 (B733) i Boeing 737-800 (B738), które wydarzyło się w dniu 11 lipca 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:

Zbliżenie się w okolicach punktu nawigacyjnego UVIVI statków powietrznych: B733 (EDDF-UMMS), lecący wysokości poziomu lotu (FL) 350 (utrzymującego łączność ACC EPWW sektor T) i B738 (utrzymującego łączność ACC EPWW sektor C), które leciały na kursach przeciwnych. Czas do minięcia wynosił około 4 minut. Załoga B738 otrzymała instrukcję wznoszenia do FL360 z prędkością pionową co najmniej 1000 stóp/min z powodu innego ruchu. W tej samej instrukcji kontroler (KRL) ACC sektora C zapytał załogę B738, czy będzie w stanie wykonać wznoszenie z zadeklarowaną prędkością pionową. Załoga B738 potwierdziła instrukcję wznoszenia oraz narzuconą prędkość pionową. Gdy B738 przecinał FL351 KRL ACC sektora C zauważył, że prędkość pionowa wznoszenia zmniejsza się, w związku z powyższym polecił jej zwiększenie. Załoga B738 odpowiedziała, że wznosi się z maksymalną możliwą prędkością (wg mod S transpondera było to 600 stóp/min). KRL ACC sektora C polecił załodze B738 wykonanie zakrętu w prawo o 30 stopni oraz poprosił KRL sektora T o przekazanie polecenia zakrętu dla załogi B733 także w prawo. W chwili mijania się odległość pomiędzy samolotami wynosiła: 7,1 NM oraz 700 stóp, a po chwili spadła do: 6.8NM oraz 800 stóp. Minima separacji powinna wynosić wynosząc: 7NM i 1000 stóp.

Ustalenia:

1. Zdarzenie miało miejsce 7 min. po rozpoczęciu pracy kontrolera EC sektora C, którą poprzedzała godzinna przerwa.
2. Ilość otwartych sektorów była odpowiednia, natężenie ruchu było w granicach dopuszczalnych wartości.

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

3. Po zauważeniu konfliktu pomiędzy B733 i B738, EC sektora C nakazał utrzymywanie odpowiedniej prędkości pionowej dla B738 i dodatkowo przypomniał załodze o obowiązku zgłoszenia faktu kiedy utrzymywanie tej prędkości byłoby niemożliwe. Pilot potwierdził instrukcję.

W przypadku utrzymywania nakazanej prędkości separacja byłaby zachowana.

4. Tuż przed tym jak spadła prędkość pionowa B738, EC sektora C zauważył inny potencjalny konflikt pomiędzy DLH3AW i RYR78EC i zajął się jego rozwiązaniem. Zaraz potem zauważył, że B738 nie wznosi się z nakazaną prędkością. Zanim nakazał wykonanie zakrętu o 30 stopni w prawo dla B738, przekazał jeszcze jeden samolot na łączność do APP KK.
5. W tym samym czasie przekazał do sąsiedniego sektora (T), który miał łączność z załogą B733 prośbę o przekazanie informacji załodze B733, aby wykonała również zakręt o 30 stopni w prawo. EC sektora T polecił wykonanie zakrętu dla B733 tylko o 10 stopni i nie zmienił swojej instrukcji po ponownej prośbie EC sektora C o przekazania polecenia dla załogi B733 wykonania zakrętu o 30 stopni. EC sektora T stwierdził, że zakręt o 30 stopni nie zapewni zachowania właściwej separacji pomiędzy samolotami.

Przyczyny incydentu lotniczego:

1. Błędy w pracy ATM.
2. Nie poinformowanie przez załogę samolotu B738 kontrolera ruchu lotniczego o niemożności wypełnienia instrukcji ATC - wznoszenia z prędkością pionową co najmniej 1000 stóp/min.

Działania podjęte przez podmiot badający:

1. W piśmie do Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych zwrócić się z prośbą o przeanalizowanie działań załogi B738 (brak informacji o niemożności wypełnienia instrukcji ATC) oraz podjęcie odpowiednich działań.
2. Przekazać raport końcowy LSM ACC EPWW w celu poinformowania zainteresowanych KRL o zakończeniu postępowania i ustaleniach raportu.
3. 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 z punktu widzenia współpracy i koordynacji pomiędzy sektorami kontroli.

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale