



Dot. incydentu nr: 1071/14

**UCHWAŁA
PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH**

Po rozpatrzeniu w dniu 18 lutego 2015 roku, przedstawionych przez organ zarządzania przestrzenią powietrzną informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego samolotów Airbus A320 (A320) i Boeing 737-800 (B738), które wydarzyło się w dniu 13 lipca 2014 r. w przestrzeni powietrznej Rejonu Informacji Powietrznej Warszawa FIR 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 rejonie punktu nawigacyjnego CHO: samolotu A320 lecącego z kierunku zachodniego i zniżającego z poziomu lotu (FL) 370 do FL 270 oraz samolotu B738 lecącego z kursem północnym i wznoszącego się do FL 360. W chwili mijania się odległość pomiędzy samolotami wynosiła: 6,4 NM oraz 700ft. Minima separacji wynoszą: 7NM i 1000ft.

Ustalenia:

1. Brak zastosowania zasady ciągłości separacji przez unikanie separacji poziomej.
2. Nie zwrócenie uwagi na rosnącą prędkość postępową samolotu B738 i niewystarczająca reakcja na zmniejszającą się odległość pomiędzy B738 i A320.
3. Niewystarczające polecenie wykonania zmiany kursu dla załogi B738 w celu zachowania minimów separacji.
4. Brak zaplanowania zniżania dla A320 po przez zapytanie o TOD.
5. Brak przekazania informacji o ruchu dla załóg samolotów biorących udział w zdarzeniu lotniczym.

Przyczyny incydentu lotniczego:

Błędy w pracy ATM.

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

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. Przekazać raport końcowy do LSM ACC EPWW w celu zapoznania uczestniczącego w zdarzeniu kontrolera z ustaleniami raportu.

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale