



Dot. incydentu nr: 1097/14

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: Airbus A320 i Airbus A321, które wydarzyło się w dniu 16 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 dwóch samolotów: A320 i A321, które miało miejsce w dużym natężeniu ruchu i występujących niekorzystnych warunkach atmosferycznych (występowanie chmur burzowych - Cb), co spowodowało podejmowanie dużej liczby działań w celu ich omijania oraz aktywnej strefy TSA06 do FL285, co utrudniało dołoty do lotnisk Katowice – Pyrzowice (EPKT) i Kraków – Balice (EPKK). W chwili wygenerowania przez system radarowy ostrzeżenia o potencjalnym naruszeniu minimów separacji (Short Term Collision Alert) kontroler (krl) ACC GAT nakazał załogom samolotów wykonaniem zakrętów w prawo. W chwili mijania się samolotów separacje wynosiły: w poziomie 4,8 NM oraz w pionie 0 stóp. Minimalne separacje powinny wynosić: 7NM lub 1000 stóp.

Ustalenia:

- 1) Był to drugi dzień pracy kontrolera po długotrwałym urlopie.
- 2) Ilość sektorów była odpowiednia, natężenie ruchu było w górnych granicach wartości.
- 3) Ruch lotniczy w sektorze był skomplikowany w wyniku konieczności omijania Cb i zmiany poziomów lotu.
- 4) Do analizy zdarzenia wykorzystano zarejestrowane zobrazowanie radarowe - wskaźnik krl planning. Ze względów technicznych zobrazowanie ze wskaźnika krl executive nie zostało zabezpieczone. Według uczestniczącego w zdarzeniu krl executive na jego wskaźniku radarowym sygnalizacja ostrzeżenia o potencjalnym naruszeniu minimów separacji (Medium Term Conflict Detection) była wyłączona.

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

- 5) Na krótko przed incydem do stanowiska został przywołany senior-kontroler, z którym kontroler prowadził dyskusję o złożoności ruchu lotniczego i możliwości założenia dodatkowej regulacji.
- 6) Obydwaj piloci nie odpowiadali na pierwsze polecenia wykonania zakrętu przekazane przez kontrolera, pomimo że użyta przez niego frazeologia była prawidłowa i wyraźna.
- 7) Pracujący na stanowisku krl w dniu zdarzenia posiadał aktualne uprawnienia i badania lotniczo - lekarskie.

Przyczyna incydem lotniczego:

Błędy w pracy ATM.

Okoliczności sprzyjająca:

1. Duże natężeniu ruchu lotniczego.
2. Występujące chmur burzowe (Cb).
3. Brak wprowadzenia dodatkowych regulacji dotyczących ilości operacji lotniczych.

Działania podjęte przez podmiot badający:

1. Przekazać raport końcowy i zebrane materiały do Działu Kontroli Obszaru w celu:
 - a) wykorzystania ich w procesie doskonalenia planowania obsady personelu szczególnie w sytuacjach dyżurów po dłuższych zwolnieniach/urlopach,
 - b) doskonalenia procesu wprowadzania regulacji ruchowych przez personel SEN ACC.
2. Przekazać raport końcowy oraz zebrane materiały do Zespołu Zarządzania Przepływem Ruchu Lotniczego w celu wykorzystania ich w procesie regulacji ruchowych w tym związanych z warunkami atmosferycznymi.
3. Przekazać raport końcowy do LSM ACC EPWW w celu zapoznania uczestniczącego w zdarzeniu krl z ustaleniami raportu aby ograniczyć możliwość wystąpienia podobnego zdarzenia w przyszłości

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale