



UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 22 kwietnia 2014 roku, przedstawionych przez organ zarządzania przestrzenią powietrzną informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego dwóch samolotów Airbus A320 (A320), które wydarzyło się w dniu 1 września 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 dwóch statków powietrznych w sektorze ACC EPWW. W zdarzeniu udział brał samolot A320 „A” wznoszący się po starcie w kierunku punktu nawigacyjnego ARSAP w locie po prostej na punkt AMTEK, który otrzymał instrukcję wznoszenia do poziomu lotu (FL) 350. Samolot A320 „A” w okolicach punktu RASUT mijał się z samolotem A320 „B” lecącym po trasie GORAT - TOMTI na FL 340. Z powodu zbyt małej prędkości wznoszenia A320 „A”, gdy odległość pomiędzy samolotami wynosiła 7,3 NM i separacja pionowa 700 stóp, A320 „A” przecinał FL347. KRL około minuty przed zaniżeniem separacji wydał instrukcję dla A320 „A” "expedite climb to reach level 350 due traffic", pilot dwukrotnie nie odpowiedział, zareagował dopiero na trzecie wywołanie 20-30s przed zaniżeniem separacji. Najmniejsza odległość pozioma ok. 5,78 NM, najmniejsza odległość pionowa 700 ft (wymagane 7 NM lub 1000 ft.).

Ustalenia

1. Był to pierwszy dyżur kontrolera po dwóch dniach wolnych.
2. Ilość sektorów otwartych była odpowiednia, natężenie ruchu było w średnich granicach wartości.
3. Wyświetlona planowana trasa A320 „A” wskazywała na możliwość wznoszenia samolotu do planowanego FL370, bez ograniczeń.
4. Kontrolerzy sektorów „D” i „TC” skoordynowali A320 „A” na lot po prostej do punktu SOPAV z początkowym wznoszeniem do FL330.
5. Przed osiągnięciem FL330, A320 „A” otrzymał zgodę na wznoszenie do FL350, bez narzuconej prędkości wznoszenia (ROC), lub polecenia wykonania zakrętu w celu zachowania separacji.

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

6. Załogi samolotownie otrzymały informacji o ruchu.
7. Pracujący na stanowisku KRL EC ACC GAT licencję kontrolera ruchu lotniczego - uprawnienia ACS - otrzymał w 2007 r. W dniu zdarzenia posiadał aktualne uprawnienia ACS oraz ważne badania lekarskie. Kurs odświeżający z sytuacji niebezpiecznych odbył w 2013 r.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Błędy w pracy ATM.

Działania podjęte przez podmiot badający:

1. Przekazać raport końcowy do LSM ACC EPWW w celu poinformowania uczestniczącego w zdarzeniu krl o zakończeniu postępowania oraz zapoznania z ustaleniami raportu aby ograniczyć możliwość wystąpienia podobnego zdarzenia w przyszłości.
2. 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.
3. Zespół Badania zdarzeń ATM uwzględni powyższe badanie w przygotowywanej statystyce za 2014 r.

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale