



UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 5 marca 2015 roku, przedstawionych przez organ zarządzania przestrzenią powietrzną informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego samolotu Airbus A320 i Embraer 190 (E190), które wydarzyło się w dniu 27 maja 2014 r. w przestrzeni powietrznej Rejonu Informacji Powietrznej FIR Warszawa (EPWW) TMA lotniska Gdańsk – Rębiechowo (EPGD), 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 samolotów A320 i E190 w przestrzeni powietrznej TMA EPGD: samolot A320 wykonywał podejście do lądowania według ILS RWY29 na EPGD około 7NM przed samolotem E190 i zgłosił, że nie ustabilizował się i wykonuje zakręt o 360 stopni. Kontroler organu kontroli zbliżania (KRL APP EPGD) polecił załodze A320 wykonanie zakrętu na kurs 200 stopni i wznoszenie do wysokości 2800 stóp, co załoga potwierdziła, ale nie wykonała. Załoga A320 kontynuowała zakręt w lewo w kierunku lotu E190. KRL APP EPGD anulował zezwolenie na podejście dla załogi E190 i polecił wykonanie zakrętu w prawo na kurs 020 stopni. Samoloty zbliżyły się na odległość 3NM w poziomie (wymagane 5NM).

Ustalenia

Do powstania zagrożenia przyczyniły się zarówno błędy po stronie kontroli ruchu lotniczego jak i załogi A320.

I. Kontrola Ruchu Lotniczego.

1. KRL APP EPGD w swojej pracy nie zastosował się do przepisów zawartych w obowiązujących dokumentach:
 - a) Instrukcji „Zarządzanie Ruchem Lotniczym (PANS-ATM) Doc 4444.
 - b) INOP APP Gdańsk.
 - c) Porozumienie o współpracy operacyjnej pomiędzy APP Gdańsk i TWR Gdańsk.
2. Załoga A320 podczas całego procesu wektorowania nie otrzymała od Kontrolera EC APP ani jednej informacji o odległości do punktu przyziemienia, ani na jak długą prostą będzie wprowadzana.

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

3. Ostatnia uwaga dotyczy również prowadzenia wektorowania drugiego samolotu, biorącego udział w incydencie – E190.

II. Załoga statku powietrznego A320.

1. Błąd załogi samolotu polegał na niewykonaniu, mimo prawidłowego pokwitowania, polecenia KRL APP EPGD wykonania zakrętu w lewo na kurs 200 i nie zatrzymania jego wykonywania na nakazanym kursie kontynuując lot w kierunku podchodzącego do lądowania samolotu E190.

Przyczyny incydentu lotniczego:

1. Nie zastosowanie się przez załogę samolotu A320 do zezwolenia kontrolera APP EPGD.
2. Błędy w pracy ATM.

Działania podjęte przez podmiot badający:

1. Przekazać raport końcowy oraz zebrane materiały multimedialne do Biura Szkolenia i Rozwoju Personelu ATM/CNS w celu rozważenia zorganizowania dodatkowej, nieplanowanej sesji TRM dla personelu APP EPGD, której celem będzie omówienie zaistniałego zdarzenia pod kątem stosowanej techniki pracy i zauważonych nieprawidłowości.
2. Biuro Szkolenia i Rozwoju Personelu ATM/CNS w terminie do 30 listopada 2014 r. poinformuje o podjętych decyzjach i działaniach.
3. Przekazać raport końcowy do LSM APP EPGD w celu poinformowania uczestniczącego w zdarzeniu KRL o zakończeniu postępowania wyjaśniającego oraz zapoznania ww. KRL z zapisami raportu aby ograniczyć możliwość wystąpienia podobnego zdarzenia w przyszłości.

Komisja sformułowała zalecenie dotyczące bezpieczeństwa:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej:

Przekazać raport końcowy oraz zebrane materiały multimedialne dla operatora samolotu A320 w celu wykorzystania w toku ewentualnego dalszego badania zdarzenia oraz późniejszego wykorzystania w celach szkoleniowych.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale