



Dot. incydentu nr: 798/14

UCHWAŁA
PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 28 stycznia 2015 roku, przedstawionych przez organ zarządzania przestrzenią powietrzną informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego samolotów Boeing 737-400 (B734) i Boeing 737-800 (B738), które wydarzyło się w dniu 6 czerwca 2014 r. w przestrzeni powietrznej rejonu kontrolowanego lotnisk TMA EPWA, 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 TMA EPWA. W zdarzeniu udział brały samoloty: B734, który wystartował z EPWA i we wznoszeniu przecinał poziom lotu (FL) 080 oraz B738 wykonujący lot do EPMO przecinający FL 080 w zniżaniu do lądowania. Obydwa samoloty minęły się w odległości poziomej mniejszej niż obowiązująca w tej przestrzeni separacja (5 NM) pozioma. Kontroler organu kontroli zbliżania APP (KRL), po wygenerowaniu przez system alarmu Short Term Collision Alert (STCA), nakazał załogom samolotów wykonanie zakrętów oraz przyspieszenie zniżania przez B738.

Ustalenia

1. W czasie wystąpienia zdarzenia natężenie ruchu lotniczego było duże.
2. Panowały trudne warunki atmosferyczne, które wymuszały zwiększoną ilość korespondencji radiowych i dodatkowe wektorowanie w celu ominięcia chmur burzowych.
3. Z rozmowy z KRL wynika, że echo zobrazowania radarowego zgłaszającego się po starcie B734 pokazywało inny kod transpondera niż przydzielony dla tego lotu. KRL starał się ustalić, czy było to wynikiem błędu ludzkiego, czy też często występującym w tym czasie błędem systemu radarowego Pegasus P_21.

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

4. B734 otrzymał zgodę na początkowe wznoszenie do FL80 ze względu na lecącego z kierunku północnego do EPWA samolot SAS2751, którego załoga otrzymała zgodę na zniżaniem do FL90.
5. Po udzieleniu zezwolenia dla B734 na wznoszenie do FL80 KRL zezwolił B738, będącemu na kursie kolizyjnym z B734, na zniżanie do 7000 stóp bez ograniczeń co miało zapewnić właściwą separację pomiędzy tymi samolotami.
6. Po minięciu B734 z SAS2751 KRL skupił uwagę na zniżaniu SAS2751 lecącego do EPWA, zamiast udzielenia zezwolenia na wznoszenie dla B734, który był na kursie kolizyjnym z B738.
7. W wyniku powyższego doszło do zaniżenia separacji między B734 utrzymującym FL80 i B738, który według opinii KRL wykonywał zniżanie wolniej niż zazwyczaj.
8. KRL zauważył możliwy konflikt pomiędzy B734 i B738 po wygenerowaniu ostrzeżenia STCA (CAW) przez system radarowy i wydał instrukcje wykonania zakręt w prawo dla obydwóch samolotów. Pomimo podjętych przez KRL działań doszło do zaniżenia separacji pomiędzy B734 i B738.
9. Najmniejsza odległość pozioma wynosiła 3,95NM przy wymaganej separacji 5NM .

Przyczyny incydentu lotniczego:

1. Niewłaściwe zaplanowanie sytuacji ruchowej pomiędzy samolotami: SAS2751, B734 i B738.
2. Zbyt późne udzielenie zezwolenia na wznoszenie dla załogi samolotu B734.

Okoliczności sprzyjające zdarzeniu:

1. Nieprawidłowe opisanie kodu transpondera samolotu B734.
2. Panujące warunki atmosferyczne, które wymuszały omijanie chmur CB przez inne samoloty koncentrujące na sobie uwagę KRL poprzez zwiększoną ilość korespondencji radiowych i dodatkowe wektorowanie.

Działania podjęte przez podmiot badający:

Przekazać zainteresowanemu KRL informację o zakończeniu prowadzenia postępowania wyjaśniającego.

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale