



Dot. incydentu nr: 843/14

**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 Airbus A320 (A320) i Boeing 737-800 (B738), które wydarzyło się w dniu 10 czerwca 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 dwóch samolotów odlatujących z lotniska Gdańsk – Rębiechowo (EPGD) w kierunku punktu nawigacyjnego BODLA. Samolot A320 wznosił się po starcie do poziomu lotu (FL) 300, a samolot B738 do FL 290. W okolicach punktu LUXAL separacja podłużna pomiędzy samolotami wynosiła 6.8 NM (poniżej wymaganych 7NM), a różnica wysokości wynosiła 400 stóp. Rozwiązując sytuację konfliktową kontroler sektora GAT ACC (KRL) uwzględniając aktywne strefy EA61 (granica górna FL 415) i EA70 (granica górna FL 455), nakazał natychmiastowe zatrzymanie wznoszenia dla załogi B738 oraz wykonanie zakrętu o 5 stopni w prawo. Załoga A320 otrzymała instrukcję wykonania zakrętu w lewo o 5 stopni. Po przywróceniu separacji załoga samolotu B738 otrzymała instrukcje wykonywania lotu z kursem zapewniającym boczną separację od strefy EA67, a załoga samolotu A320 zezwolenie na lot według własnej nawigacji z uwzględnieniem strefy EA70.

Ustalenia

1. Był to pierwszy dzień pracy KRL po dwóch dniach wypoczynku.
2. Ilość otwartych sektorów była odpowiednia, natężenie ruchu było poniżej dopuszczalnych wartości.
3. Samoloty wystartowały z jednego lotniska (EPGD), na podobne trasy w kierunku jednego punktu BODLA na granicy FIR EPWW.

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

4. Wydane zezwolenia nie uwzględniały zachowania separacji poziomej lub pionowej. Samoloty miały przeciąć FL265 przed osiągnięciem strefy lotów wojskowych na zachód od lotniska.
5. Planning KRL sektora przekazał kontrolerowi lotniska EPGD instrukcje dotyczącą lotu B738 nakazującą wykonanie zakrętu w prawo w celu zapewnienia separacji z lecącym wolniej samolotem A320.
6. Większa prędkość postępową B738 lecącego z tyłu, połączona z jego większą prędkością pionową doprowadziła do zbliżenia samolotów.
7. Pięciostopniowe zakręty samolotów w lewo i prawo okazały się niewystarczające w zaistniałej konfiguracji. Istniała obawa iż, większe zakręty wprowadzą samoloty w aktywne strefy EA70 i EA61.
8. Z uwagi na zajęcie częściowo przestrzeni przez lotnictwo państwowe, dla startów i lądowań w EPGD, oraz przelotów z kierunków zachodniego i wschodniego (W-E i E-W) dostępny był wąski segment przestrzeni powietrznej ograniczony poziomami FL265 - FL365.

Przyczyny incydentu lotniczego:

Błędy w pracy ATM, które doprowadziły do naruszenie minimów separacji.

Działania podjęte przez podmiot badający:

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.

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale