



UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 18 marca 2014 roku, przedstawionych przez organ zarządzania przestrzenią powietrzną informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego samolotów; ATR 42-500 (AT45) i Saab 340 (SF34), które wydarzyło się w dniu 17 czerwca 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 FIR EPWW: wykonującego lot na poziomie lotu (FL) 210 samolotu AT45 w kierunku punktu nawigacyjnego AGAVA oraz SF34 lecącego na FL 210 z kursem południowym. Kontroler ruchu lotniczego sektora GAT ACC (KRL) podjął działania w celu rozwiązania konfliktu nakazując zniżenie dla załogi AT45 do FL 200, a dla załogi SF34 wznoszenie do FL 220. Załoga samolotu AT45 wykonał polecenie zniżania po drugim wezwaniu. Na wskaźniku pojawił się alarm STCA. Parametry zbliżenia: minimalna odległość w poziomie wynosiła 6,17 NM oraz w pionie 600 stóp (wymagane 7NM w poziomie lub 1000 stóp w pionie).

Ustalenia:

1. Na stanowisku operacyjnym sektora GAT ACC EPWW prowadzona była praktyka.
2. Był to drugi dzień pracy praktykanta i trzeci kontrolera w tym drugi na stanowisku OJT.
3. Ilość otwartych sektorów była odpowiednia, natężenie ruchu było w górnych granicach wartości.
4. Z uwagi na zajęcie się dużym ruchem lotniczym i przesunięciem TBL AT45 w dół ekranu z dala od echa kontroler OJT i praktykant nie zauważyli zbliżania się samolotów.
5. Po zauważeniu sytuacji konfliktowej kontroler OJT przejął inicjatywę i nakazał zniżenie dla załogi AT45, oraz wznoszenie dla załogi SF34.
6. Załoga AT45 nie odpowiedział na pierwsze polecenie kontrolera nakazujące zniżania do FL200, przez co opóźniła manewr zmiany poziomu lotu.
7. Sygnalizacja ostrzegawcza MC (Medium Term Conflict Detection) na czas praktyk jest wyłączana.

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

8. O zbliżającym się konflikcie za pośrednictwem planning kontrolera poinformował kontroler innego sektora GAT ACC EPWW.
9. Kontroler OJT nie użył ponaglenia „immediately”, oraz „max. rate of descent”, dla szybszego opuszczenia poziomu przelotowego i zniżania przez załogę AT45.
10. Załogi samolotu nie uzyskały pełnej informacji o ruchu.
11. Uczestniczący w zdarzeniu praktykant był w początkowym okresie szkolenia OJT (przepracowane 32,5 godziny).
12. Uczestniczący w zdarzeniu instruktor OJT posiadał uprawnienia ACS od 1996 roku oraz uprawnienia OJT od 2004 roku. Szkolenie odświeżające z sytuacji niebezpiecznych odbył w dniach 05-09.05.2014 roku. W dniu zdarzenia posiadał aktualne ww. uprawnienia oraz badania lekarskie.

Przyczyny incydentu lotniczego:

1. Błędy w pracy ATM.

Działania podjęte przez podmiot badający:

1. Zespół Badania Zdarzeń ATM przekaze raport końcowy LSM GAT ACC EPWW w celu poinformowania uczestniczącego w zdarzeniu praktykanta oraz instruktora OJT o zakończeniu postępowania oraz ustaleniach raportu.
2. Przekazać raport końcowy oraz zebrane materiały do Zespołu Szkolenia OJT Kontroli Obszaru w celu wykorzystania ich w procesie doskonalenia prowadzonych praktyk.
3. 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