



Dot. incydentu nr: 1348/14

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 8 kwietnia 2014 roku, przedstawionych przez organ zarządzania przestrzenią powietrzną informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego samolotów: Boeing 787-8 (B788) i Boeing 737-800 (B738), które wydarzyło się w dniu 10 sierpnia 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:

Zaniżenie separacji pomiędzy dwoma samolotami: B788 wznoszący się po trasie ROE - LENOVA do wysokości lotu na poziomie (FL) 390 z nakazaną prędkością wznoszenia (ROC) 1500 stóp/min w celu zapewnienia separacji z lecącym po trasie SOPAV - ROE na FL 380 samolotu B738. W trakcie naboru wysokości pilot B788 zgłosił niemożność utrzymywania nakazanej prędkości wznoszenia. W związku z powyższym załoga B738 otrzymała polecenie wykonania zakrętu o 15 stopni w lewo, a załoga B788 o 10 stopni w lewo i ponownie załoga B738 o kolejne 10 stopni w lewo. Minimalna zmierzona odległość pomiędzy tymi statkami powietrznymi wyniosła 6,9NM przy przewyższeniu 800 stóp (wymagane 7NM lub 1000 stóp).

Ustalenia:

1. Był to drugi dyżur kontrolera po dwóch dniach wolnych.
2. Ilość sektorów otwartych była odpowiednia, natężenie ruchu było w górnych granicach wartości.
3. Załoga B788 otrzymał zgodę na wznoszenie do FL390 z przecięciem FL380 utrzymywanego przez samolot B738 będącym na kolizyjnym kursie.
4. Kontroler poprosił pilota o zgłoszenie nie możliwości utrzymywania nakazanego ROC. Pilot potwierdził instrukcję kontrolera.
5. Po 2 minutach 10 sekundach załoga samolotu zgłosiła spadek ROC i utrzymywanie 1000 - 1100 stóp/min. KRL ACC EPWW zaakceptował zgłoszoną ROC.

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

6. Po 1 minucie i 35 sekundach w wyniku informacji uzyskanych z pomiaru samolotu B788 (R=38.6NM, E=02'36", x=0.84NM) i ROC=400 stóp/min na FL377, KRL ACC EPWW nakazał załodze B738 wykonanie zakręt o 15 stopni w lewo.
7. KRL poleca załodze B788 wykonania zakrętu o 10 stopni w lewo przy jego jednoczesnym wznoszeniu okazało się spóźnione i niewystarczające dla zachowania separacji.
8. Pracujący na stanowisku KRL EC ACC GAT licencję kontrolera ruchu lotniczego - uprawnienia ACS - otrzymał w 2010 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 GAT w celu poinformowania uczestniczącego w zdarzeniu krl o zakończeniu postępowania oraz go 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 z zakresu możliwości operowania samolotami na wyższych poziomach lotu.
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