



## Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT 2019/4326

UCHWAŁA

z dnia 14 czerwca 2021 r.

<b>Rodzaj, typ statku powietrznego:</b>	Samolot, Embraer 195 / Samolot, Airbus A-321
<b>Znaki rozpoznawcze SP:</b>	OE-LWQ / HALXN
<b>Data zdarzenia:</b>	21 września 2019 r.
<b>Miejsce zdarzenia:</b>	Okolice punktu nawigacyjnego BABEN

Po rozpatrzeniu Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia przedstawionego przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej – Polską Agencję Żeglugi Powietrznej, działając na podstawie Art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz §18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

### 1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

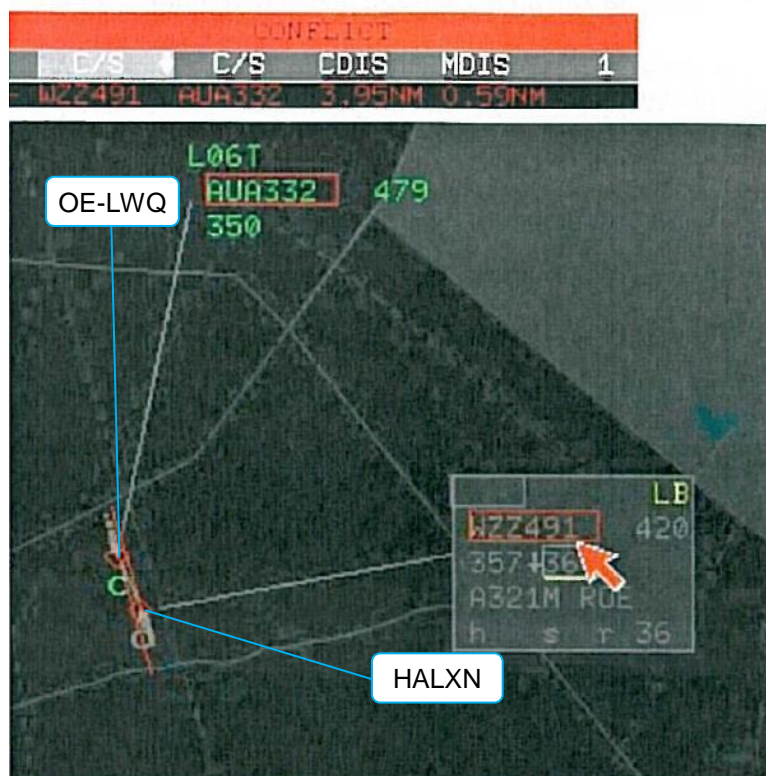
Samolot HALXN wykonywał lot na FL360 z FIR WARSZAWA do FIR SWEDEN. O godz. 07:43<sup>1</sup> samolot został przekazany z ACC Warszawa do ATCC Malmoë. W tym czasie samolot OE-LWQ wykonywał lot na FL350 w kierunku przeciwnym.



Rys. 1. Ostrzeżenie Level Bust dla HALXN oraz STCA PR pomiędzy OE-LWQ i HALXN  
[źródło: System PEGASUS-21 – PAŻP]

<sup>1</sup> Wszystkie czasy w raporcie LMT – UTC + 2h

Samoloty znajdowały się około 20 NM od siebie, separacja pionowa wynosiła 1000 ft, a prędkość zbliżania wynosiła około 900 kt. Kilka sekund po przekazaniu HAXLN do krl GAT ACC Warszawa (krl GAT) zgłosił się OE-LWQ. Oba samoloty znajdowały się w FIR Warszawa, ale zgodnie z porozumieniem pomiędzy ACC Warszawa i ATCC Malmö, HAXLN został przekazany do ATCC Malmö na 20 NM przed osiągnięciem granicy odpowiedzialności tych ośrodków kontroli ruchu lotniczego. Gdy samoloty znajdowały się w odległości około 7 NM HALXN rozpoczął zniżanie, co spowodowało wygenerowanie przez system PEGASUS-21 dwóch ostrzeżeń: o nieutrzymaniu nakazanego poziomu lotu (Level Bust) przez HALXN oraz o przewidywanym bliskim zagrożeniu zbliżeniem (STCA PR) HALXN i OE-LWQ. W czasie wygenerowania STCA PR samoloty znajdowały się 5,84 NM od siebie. Krl GAT odczytał w rozszerzonym oknie informacyjnym HALXN, że załoga jako poziom docelowy ustawiła FL290. W celu uniknięcia niebezpiecznego zbliżenia samolotów wydał on załodze OE-LWQ polecenie wykonania natychmiastowego zakrętu w prawo na kurs 270. System PEGASUS-21 wygenerował alarm o niebezpiecznym zbliżeniu samolotów (STCA). Przewidywana minimalna odległość pozioma samolotów wynosiła 0,59 NM. Załoga OE-LWQ odmówiła wykonania polecenia krl GAT i zgłosiła wygenerowanie przez TCAS propozycji rozwiązania (RA) nakazującej zniżanie, co załoga wykonała. Minimalna odległość pomiędzy samolotami wyniosła w poziomie 3,95 NM i w pionie 700 ft (przy wymaganych odpowiednio 5 NM i 1000 ft).



Rys. 2. Alarm o niebezpiecznym zbliżeniu (STCA) pomiędzy OE-LWN i HALXN  
 [źródło: System PEGASUS-21 – PAŻP]

Krl GAT zapytał telefonicznie ACC Malmö o powód zniżania HALXN. Otrzymał odpowiedź, że to pomyłka, która jest korygowana. Krl GAT poinformował załogę

OE-LWQ o ruchu. Załoga zgłosiła, że samolot jest wolny od ruchu i OE-LWQ rozpoczął wznoszenie do FL350.

**2. Przyczyna/y zdarzenia:**

**Wydanie przez kontrolera ATCC Malmoë zezwolenia niżania samolotu HALXN pomimo znanego kolizyjnego ruchu OE-LWQ.**

**3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:**

Nie sformułowano.

**4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane/zrealizowane przez podmiot badający:**

- 1) Kierownik Działu Badania Zdarzeń SMS przekaze raport Kierownikowi Działu Kontroli Obszaru w celu przeanalizowania ewentualnych zmian w LoA pomiędzy ACC Warszawa i ACC Malmoë.
- 2) Kierownik Działu Badania Zdarzeń SMS przekaze raport i zebrane materiały multimedialne do Ośrodka Szkolenia Personelu ATS w celu wykorzystania w procesach szkoleń podstawowych i odświeżających.

**5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

Nie sformułowano.

**Nadzorujący badanie**

**Przewodniczący Komisji**