



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT 2022/3446

UCHWAŁA

z dnia 16 stycznia 2023 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot, Airbus A321 / Samolot, De Havilland DHC8 – 400
Znaki rozpoznawcze SP:	D-AIDG / SP-EQI
Data zdarzenia:	14 czerwca 2022 r.
Miejsce zdarzenia:	Rejon punktu nawigacyjnego PADKA (49°56'02"N 018°17'00"E)

Po rozpatrzeniu raportu końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia i zgromadzonej dokumentacji przedstawionej przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej, działając na podstawie art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.), § 18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (z późn. zm.), oraz Rozdziału 5 Załącznika 13 ICAO, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

Samolot De Havilland DHC8 – 400 o znakach rozpoznawczych SP-EQI (dalej nazywany „DHC8”) znajdował się w przestrzeni odpowiedzialności APP Ostrava (Czechy) i wykonywał lot na punkt BAVOK ze wznoszeniem do FL 110. O godz. 17:59:23¹ samolot DHC8, będący na FL 82, został przesłany na łączność z APP Kraków i otrzymał zezwolenie na dalsze wznoszenie do FL 250. Wykonano właściwą koordynację z APP Ostrawa i ACC Praha (Czechy).

W międzyczasie EC² APP Kraków wydał zezwolenie dla załogi samolotu DHC8 na lot na punkt LOGDA. W tym czasie w dolocie od zachodu do punktu PADKA, na FL 309 zniżając do FL 190, znajdował się samolot Airbus A321 o znakach rozpoznawczych D-AIDG (dalej nazywany „A321”).

O godz. 18:01:38 samolot A321 zgłosił się na łączność z APP Kraków i otrzymał instrukcję zniżania do FL 130 oraz na podejście do lotniska EPKK według procedury STAR PADKA 3G. Odległość pomiędzy statkami powietrznymi, oraz różnica wysokości były na tyle duże, że EC APP ocenił początkowo, iż wydane zezwolenia nie będą konfliktowe. W trakcie zmniejszania się separacji pomiędzy tymi samolotami,

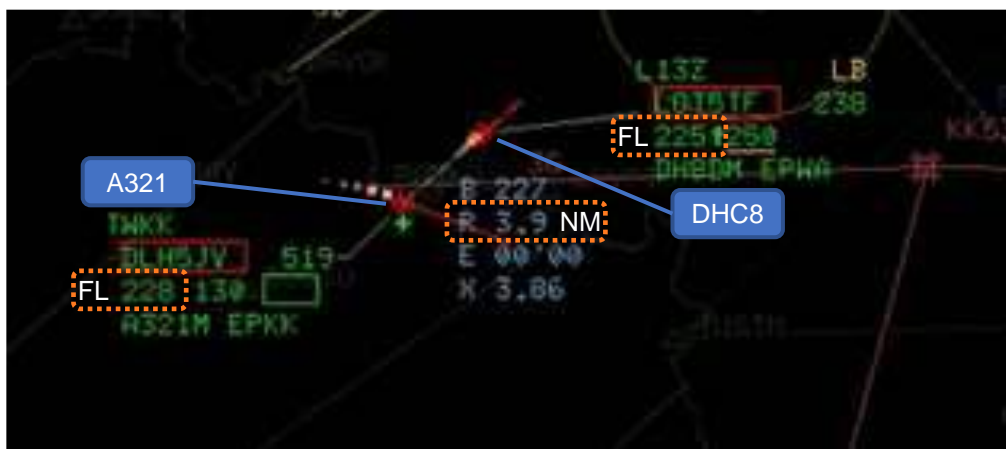
¹ Czasy w uchwale wyrażono według LMT = UTC + 2 h.

² EC – Executive Controller – kontroler wykonawczy.

uwaga zarówno EC APP jak i PC³ koncentrowała się na prowadzeniu korespondencji radiowej i koordynacji ruchu kilku innych statków powietrznych znajdujących się w innej części TMA Kraków.

O godz. 18:04:19 system PEGASUS_21 wygenerował ostrzeżenie STCA⁴ dla obu samolotów. Statki powietrzne znajdowały się w tym czasie 8,14 NM od siebie na kursach zbieżnych, a różnica wysokości wynosiła 2800 ft. Jako najmniejszą przewidywaną odległość między samolotami system wyliczył 3,18 NM.

W czasie pojawienia się ostrzeżenia systemowego STCA, EC prowadził uzgodnienia dotyczące warunków przelotu przez TMA Kraków z załogą innego samolotu. Kiedy EC zauważył ostrzeżenie STCA, podjął działania mające zapobiec utracie wymaganej separacji. O godz. 18:04:38 nakazał on załodze samolotu A321 wykonanie zakrętu w prawo na kurs 120° oraz zatrzymanie zniżania, a następnie nakazał zatrzymanie wznoszenia załodze samolotu DHC8 używając frazeologii naglącej („natychmiast”). Obie załogi potwierdziły otrzymane instrukcje. Działania EC APP, choć zwiększyły dystans pomiędzy samolotami, to nie zapobiegły zmniejszeniu separacji poniżej wymaganego minimum. Wymagana separacja wynosiła co najmniej 5 NM w poziomie lub 1000 ft w pionie. System PEGASUS_21 wygenerował ostrzeżenie STCA VIOLATION, a EC APP widząc, iż odległość oraz wzajemne położenie samolotów nie stwarzają ryzyka kolizji (odległość pozioma 3,9 NM, na kursach rozbieżnych), nie wydał dalszych instrukcji w celu zwiększenia separacji.



Rys. 1. Najmniejsza odległość pomiędzy samolotami [źródło: PAŻP]

Działania korygujące podjęte przez EC APP zwiększyły wartość separacji poziomej z przewidywanej 3,18 NM na rzeczywistą 3,9 NM. Najmniejsza separacja pionowa wyniosła 300 ft. O godz. 16:05:36 separacja pomiędzy samolotami została przywrócona. Załogi samolotów nie zgłosiły aktywacji alarmów systemów TCAS. Po przywróceniu wymaganej separacji załogi otrzymały odpowiednie instrukcje i kontynuowały lot zgodnie z planami.

W czasie zaniżenia separacji pomiędzy samolotami natężenie ruchu w przestrzeni TMA Kraków było średnie, jednakże ilość potrzebnych koordynacji sprawiała, że stopień skomplikowania sytuacji był duży.

³ PC – Plannig Controller – kontroler planujący.

⁴ STCA – Short Term Collision Alert – Alarm bliskiego zagrożenia zderzeniem.

EC oświadczył, że do zdarzenia doszło w następstwie chwilowej utraty świadomości sytuacyjnej. Wpływ na jej wystąpienie miała konieczność dokonania koordynacji warunków przelotu innego samolotu oraz prowadzenie korespondencji z innym ruchem.

Działania ANSP⁵ Polski i Czech były zgodne z obowiązującym porozumieniem między ANS (Republika Czeska) i PAŻP (Polska).

2. Przyczyna zdarzenia:

Przyczyną zbliżenia samolotów była chwilowa utrata świadomości sytuacyjnej przez kontrolera APP.

3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

- 1) Skupienie uwagi na koordynacji oraz prowadzeniu ruchu w innej części przestrzeni odpowiedzialności.
- 2) Duże skomplikowanie sytuacji ruchowej wynikające z potrzeby prowadzenia licznych koordynacji.

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

Nie sformułowano.

5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

.....
(podpis na oryginale)

Przewodniczący Komisji

.....
(podpis na oryginale)

⁵ ANSP – Air Navigation Services Provider – organizacja zapewniająca służby żeglugi powietrznej.