



Jedynym celem badania jest zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym.

Komisja nie orzeka o winie i odpowiedzialności. Badanie jest niezależne i odrębne w stosunku do wszelkich postępowań sądowych lub administracyjnych.

Wykorzystywanie uchwały do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

z dnia 31 marca 2025 r.
w sprawie **incydentu lotniczego**

2024-0106

NUMER ZDARZENIA

Boeing 737-800, OM-HEX; Airbus 321, OY-TCE
FIR Warszawa, ACC sektor TC Low

28 września 2024 r.

Uchwała została wydana na podstawie informacji znanych Komisji w dniu jej podjęcia.

Uchwała przedstawia okoliczności zdarzenia lotniczego jego przyczyny, czynniki sprzyjające oraz zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, jeżeli zostały wydane.



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
ul. Puławska 125, 02-707 Warszawa



Adres do korespondencji:
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa



kontakt@pkbwl.gov.pl



Telefon alarmowy 24 h: +48 500 233 233



<https://www.pkbwl.gov.pl>

Po analizie dokumentów przedstawionych PKBWL, działając na podstawie art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2023 r. poz. 2110, z późn. zm.) oraz § 18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz.U. z 2017 r. poz. 1995), Komisja uznała wyniki badań przedstawione w raporcie końcowym podmiotu prowadzącego badanie za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

1. Przebieg i analiza zdarzenia

W dniu 28 września 2024 r., w FIR¹ EPWW w sektorze kontroli obszaru (ACC²) TC Low miało miejsce naruszenie separacji bocznej pomiędzy statkami powietrznymi typu: Boeing 737-800 o znakach rozpoznawczych OM-HEX (SP1)³ oraz Airbus 321 o znakach rozpoznawczych OY-TCE (SP2)⁴. Statek powietrzny SP1 wykonywał lot na poziomie FL350, nawigując w kierunku punktu REVMA. Statek powietrzny SP2 znajdował się na poziomie FL360, nawigując na punkt OLBUV z zamiarem lądowania na lotnisku EPPO. Przed minięciem się statków powietrznych kontroler sektora EC wydał zgodę dla SP2 na zniżanie z poziomu FL360 do FL310. W wyniku tej decyzji pozioma odległość pomiędzy statkami powietrznymi zmniejszyła się do 4,5 NM, przy pionowej separacji 700 stóp i trwała przez około 5 sekund.

2. Przyczyna zdarzenia

Podmiot prowadzący badanie wskazał, że bezpośrednią przyczyną zdarzenia było wydanie przez kontrolera sektora EC kolizyjnego zezwolenia na zniżanie dla SP2.

3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia

Do zdarzenia mógł przyczynić się fakt omyłkowej zmiany personelu na stanowisku pracy kontrolerów.

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

Nie zaproponowano.

5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Nie określono.

¹ FIR (ang. Flight information region) - Rejon informacji powietrznej

² ACC (ang. Area control centre or area control) - Ośrodek kontroli obszaru lub kontrola obszaru

³ Statek powietrzny o znakach OM-HEX (dalej zwany jako SP1)

⁴ Statek powietrzny o znakach OY-TCE (dalej zwany jako SP2)

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....
(Podpis na oryginale)

.....
(Podpis na oryginale)