



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

| | | | | |
|---------------------------------------|---|----------------|---------------|--------------------|
| Numer ewidencyjny zdarzenia: | 1113/15 | | | |
| Rodzaj zdarzenia: | INCYDENT | | | |
| Data zdarzenia: | 22 czerwca 2015 r. | | | |
| Miejsce zdarzenia: | FIR Warszawa (okolice m. Dęblin) | | | |
| Rodzaj, typ statku powietrznego: | Samolot Bombardier DHC-8-Q400 | | | |
| Dowódca SP: | Pilot samolotowy liniowy | | | |
| Liczba ofiar / rodzaj obrażeń: | <i>Śmiertelne</i> | <i>Poważne</i> | <i>Lekkie</i> | <i>Bez obrażeń</i> |
| | - | - | - | 78 |
| Nadzorujący badanie: | Grzegorz Dańko | | | |
| Podmiot badający: | Polska Agencja Żeglugi Powietrznej | | | |
| Skład zespołu badawczego: | Nie wyznaczano | | | |
| Forma dokumentu zawierającego wyniki: | INFORMACJA O ZDARZENIU | | | |
| Zalecenia: | Nie | | | |
| Adresat zaleceń: | Nie dotyczy | | | |
| Data zakończenia badania: | 21 kwietnia 2017 r. | | | |

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 22 czerwca 2015 r. o godz. 08.46 UTC w samolocie rejsowym DHC-8-Q400 lecącym z Rzeszowa do Warszawy, podczas zniżania do FL140 pojawił się komunikat TCAS „TA”. Załoga włączyła światła lądowania i komunikat w kabinie pasażerskiej „zapiąć pasy”. Kontroler ruchu lotniczego GAT ACC sektora „R” wydał instrukcję zatrzymania zniżania i wykonania zakrętu na kurs 60 stopni. Załoga włączyła tryb „ALT HOLD” FL170.

O godz. 08.46 UTC do kontrolera ruchu lotniczego kontroli obszaru GAT ACC sektora „R” zgłosiła się załoga samolotu Włoskich Sił Powietrznych M346 na wznoszeniu do FL370,

przecinając w tamtym momencie FL150 i powodując zaniżenie separacji z samolotem DHC-8-Q400. Załoga samolotu M346 otrzymała instrukcję zatrzymania wznoszenia i wykonania zakrętu na kurs 220 stopni. Podjęte przez kontrolera ruchu lotniczego działania w stosunku do obydwu statków powietrznych spowodowały, iż najmniejsza separacja pozioma pomiędzy nimi wyniosła ok. 5 NM i pionowa 400 ft. Po uzyskaniu wymaganej separacji załogi obydwu statków powietrznych wznowiły nawigację zgodnie ze złożonymi planami lotów.

Podczas badania zaistniałego zdarzenia lotniczego Komisja ustaliła następujące fakty:

08:30:47 Personel organu wojskowego APP EPDE prosił personel organu ACC OAT o zezwolenie kontroli dla załogi M346. ACC OAT skierował personel APP EPDE do organu FIS Warszawa.

08:33:19 Personel APP EPDE poprosił FIS Warszawa o warunki odlotu dla załogi M346. FIS Warszawa skierował APP EPDE do ACC OAT.

08:34:36 SUP ATM przekazał personelowi APP EPDE informację o Squawk 6017 dla załogi M346 i poprosił o wykonanie telefonu do organu FIS Warszawa.

08:39:05 Personel APP EPDE poprosił organ FIS Warszawa o warunki odlotu dla samolotu M346. FIS Warszawa przekazał: "6017 transponder, po wyjściu z MATZ-u 119,450. My go skoordynujemy z obszarem".

08:40:21 APP EPDE przekazał TWR EPDE informację odlotową dla M346: "Squawk 6017, po wyjściu z MATZ-u na 119,450 Warszawa Informacja. Oni będą go koordynować dalej".

08:41:05 EPDE TWR przekazał załodze M346 zezwolenie kontroli na lot: "Warszawa kontrola clears you to fly via flight planned route, cruising level 370, Squawk 6101. After departure fly runway heading, after passing 3500ft ALT contact Warsaw information 119,450".

08:42:15 APP Dęblin zapytał koordynatora ACC GAT sektora "R" o częstotliwość dla załogi M346 wylatującego z Dębłina, wznoszącego się do FL370. Koordynator podał częstotliwość i stwierdził: "zezwalam"... i drogami planowanymi".

08:44:10 Asystent FIS Olsztyn zaproponował Informatorowi FIS Warszawa wydanie „zgody” dla załogi M346 na wznoszenie do FL95, a później po osiągnięciu FL95 przesłanie na ACC Warszawa 134,175. Informator FIS Warszawa nie potwierdził odbioru propozycji, z uwagi na wtrąconą transmisję od pilota innego statku powietrznego. W tle słychać zdenerwowanie Informatora FIS spowodowane obsługą komputera (opisywanie tzw. tracków) i wzmożonym ruchem lotniczym.

08:45:35 Załoga DHC-8-Q400 otrzymała zezwolenie na zniżanie do FL140.

08:45:45 Na wskaźniku radarowym ACC GAT sektora "R" wyświetlona została sygnalizacja „MTCD” dla samolotu DHC-8-Q400 i echa radiolokacyjnego startującego z lotniska EPDE.

08:45:45 Na wskaźniku radarowym stanowiska FIS Warszawa pojawiło się echo radiolokacyjne M346 na wysokości 3400 ft ALT w okolicy m. Dęblin.

08:45:50 Załoga M346 zgłosiła się na częstotliwości organu FIS Warszawa. Przecięła wysokość 4800 ft ALT.

08:46:00 Informator FIS Warszawa zapytał asystenta o kierunek lotu samolotu M346 po starcie.

08:46:10 Informator FIS Warszawa powitał pilota M346 i poprosił o meldunek.

08:46:10 Na wskaźniku radarowym kontrolera ACC GAT sektora "R" wyświetlona została trasa samolotu M346 kolidująca z trasą samolotu DHC-8-Q400, który rozpoczął zniżanie.

08:46:20 Załoga M346 zgłosiła organowi FIS Warszawa przecięcie FL100 na wznoszeniu do FL370. Pilot poprosił o LOBDA DCT.

08:46:30 Informator FIS Warszawa zapytał załogę M346 o poziom lotu. Pilot zgłosił FL130 na wznoszeniu do FL370.

08:46:40 Informator FIS Warszawa zapytał o potwierdzenie FL130. Pilot zgłosił przecięcie FL145.

08:46:45 Załoga M346 została przesłana do organu kontroli obszaru Warszawa Radar 134,175 MHz.

08:47:00 Załoga M346 zgłosiła się na łączność z organem ACC GAT sektora "R". Zapytana o aktualny poziom lotu, zgłosiła przecięcie FL160 na wznoszeniu do FL370.

08:47:15 Załoga M346 otrzymała instrukcję natychmiastowego zatrzymania wznoszenia oraz wykonania zakrętu w prawo na kurs 220. Na wskaźniku radarowym wyświetlona została sygnalizacja „STCA” - alert żółty.

08:47:25 Załoga DHC-8-Q400 otrzymała instrukcję zatrzymania zniżania i zakrętu na kurs „północny”.

08:47:30 Załoga M346 zgłosiła zatrzymanie wznoszenia na FL170 i zakręt na kurs 230.

08:47:40 Na wskaźniku radarowym wyświetlona została sygnalizacja „STCA” - alert czerwony. Załoga DHC-8-Q400 otrzymała powtórny instrukcję wykonania zakrętu na kurs „północny”.

08:48:00 Załoga M346 zapytana o aktualny poziom lotu, zgłosiła FL170.

08:48:20 Załoga DHC-8-Q400 otrzymała zezwolenie na lot po prostej do punktu LIMVI i zniżanie do FL140. Pilot zgłosił TCAS RA.

08:48:40 Załoga M346 otrzymała zezwolenie na lot po prostej do punktu PODAN i wznoszenie do FL330.

08:49:40 Załoga DHC-8-Q400 stwierdziła, że wygenerowane zostało TCAS TA, a nie TCAS RA.

08:54:20 Załoga M346 otrzymała zezwolenie na zajęcie FL370.

08:54:10 Załoga M346 została powiadomiona, że otrzymała zezwolenie na wznoszenie do FL95. Zapytana o to, kto przekazał zezwolenie na wznoszenie powyżej tego poziomu pilot odpowiedziała, iż uzyskała nierestrykcyjne wznoszenie do FL370 od organu TWR EPDE.

W związku z zaistniałymi faktami Komisja ustaliła:

1. W zdarzeniu udział brały dwa a/c:
 - a. DH8D, EPRZ - EPWA
 - b. M346, EPDE - LIPI
2. Był to pierwszy dyżur kontrolera OAT ACC po dwóch dniach wolnych.
3. Ilość otwartych sektorów kontroli obszaru była odpowiednia, natężenie ruchu było w średnich granicach wartości.
4. Kontroler ruchu lotniczego ACC GAT, licencję kontrolera ruchu lotniczego z uprawnieniami ACS otrzymał w dniu 18 kwietnia 2000 r. W dniu zdarzenia posiadał aktualne wszystkie uprawnienia oraz badania lekarskie. Kurs odświeżający wiadomości odbył w dniach 11-14 marca 2013 r.
5. Przekazane przez kontrolera TWR Dęblin zezwolenie kontroli zawierało poziom przelotowy oraz wysokość 3500ft ALT, na której załoga M346 miała przejść na łączność z organem FIS Warszawa, co w żaden sposób nie ograniczało M346 we wznoszeniu.
6. Pilot M346 prosił o możliwość wznoszenia z maksymalną prędkością pionową. Orientacyjna prędkość wznoszenia - ponad 8000ft/min - ograniczała skuteczność systemu ACAS.
7. Asystent FIS Olsztyn poinformował Informatora FIS Warszawa o M346 wylatującym z Dębłina. Zaproponował: "Dajmy mu zgodę jak wyjdzie do 95, a później po osiągnięciu 95 na 134,175. Chcę żebyś wiedział". Informacja nie została potwierdzona przez Informatora FIS Warszawa.

8. Informator FIS Warszawa nie radził sobie dobrze z opisywaniem tzw. tracków radiolokacyjnych i wzmożonym ruchem lotniczym.
9. Informator FIS Warszawa widział, iż załoga M346 zbliża się i przecina FL100 i nie zatrzymał jej wznoszeniu, pozwalając tym samym na wznoszenie w przestrzeń kontrolowaną bez należytnej koordynacji. Jeszcze na FL145, a więc poza przestrzenią swojej odpowiedzialności pytał dwukrotnie o potwierdzenie poziomu lotu przed transferem na częstotliwość ACC GAT.
10. Po zgłoszeniu przecięcia FL160 na częstotliwości ACC GAT sektora "R", załoga M346 otrzymała instrukcję natychmiastowego zatrzymania wznoszenia i wykonania zakrętu w prawo, a załoga DHC-8-Q400 instrukcję natychmiastowego zatrzymania zniżania i wykonania zakrętu na kurs „północny”.
11. Załoga DHC-8-Q400 zgłosiła wygenerowanie TCAS TA.
12. Koordynator ACC GAT sektora "R" nie ograniczył wznoszenia załogi M346 w wydanym zezwoleniu kontroli na lot, pomimo świadomości startu samolotu DHC-8-Q400 z Rzeszowa. Mówiąc "zezwalam"... "drogami planowanymi", zezwolił na nierestrykcyjny wlot do przestrzeni kontrolowanej.
13. Poprzez załączone filtry w systemie P_21, ruch lotniczy nie jest widziany przez sąsiadujące organy. Z tego powodu właściwa koordynacja między nimi ma szczególne znaczenie dla bezpieczeństwa tegoż ruchu.
14. Przekazanie zezwolenia kontroli ruchu lotniczego na lot samolotu M346 odbyło się poprzez różne organy: służby kontroli ruchu lotniczego, służby informacji powietrznej i wojskowe organy ruchu lotniczego, a jego sposób nie został opisany w instrukcjach operacyjnych tych organów.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Przyczyną zdarzenia lotniczego było **wydanie przez organ kontroli obszaru ACC niespójnego zezwolenia kontroli ruchu lotniczego na lot samolotu M346.**

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

1. Raport końcowy oraz zebrane materiały zostaną przekazane stronie wojskowej (TWR/APP Dęblin) w celu wykorzystania w procesie szkolenia personelu, aby ograniczyć możliwość wystąpienia podobnego zdarzenia w przyszłości.

2. Raport końcowy oraz zebrane materiały zostaną przekazane do Działu Informacji Powietrznej oraz Ośrodka Szkolenia Personelu ATS PAŻP w celu wykorzystania w procesie szkolenia personelu FIS, aby ograniczyć możliwość wystąpienia podobnego zdarzenia w przyszłości.

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie sformułowała **zaleceń bezpieczeństwa**.

Koniec

| | Imię i nazwisko | Podpis |
|----------------------|-----------------|----------------------------|
| Nadzorujący badanie: | Grzegorz Dańko | <i>podpis na oryginale</i> |