



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,  
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ  
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

**Dot. zdarzenia nr: 938/11**

## **UCHWAŁA**

**Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:**

Przewodniczący posiedzenia

Przewodniczący Komisji: dr inż. Maciej Lasek

Członek Komisji: dr inż. Michał Cichoń

Członek Komisji: dr inż. Dariusz Frątczak

Członek Komisji: mgr inż. Jerzy Kędzierski

Członek Komisji: mgr Tomasz Kuchciński

Członek Komisji: mgr inż. Bogdan Fydrych

Podczas posiedzenia w dniu 15 marca 2012 roku, Komisja rozpatrzyła przedstawione przez Zespół badawczy PKBWL, wyniki przeprowadzonego badania incydentu lotniczego samolotów: Cessna 56X o znakach rozpoznawczych LX-INS i Bombardier CL30 o znakach rozpoznawczych OE-HLL, który wydarzył się w dniu 28 lipca a 2011 roku, w przestrzeni powietrznej FIR Warszawa (EPWW). Sektor „G”.

### **Przebieg i okoliczności zdarzenia:**

Podczas wektorowania przez kontrolera (KRL) organu kontroli obszaru (ACC GAT) dwóch samolotów lecących na poziomie lotu (FL) 430 na kierunkach przeciwnych, na równoległych liniach drogi (odległych o ok. 2 NM od siebie), KRL zauważył konflikt na około 25 NM przed minięciem samolotu C56X lecącego trasą SUI-BOKSU, z lecącym trasą VABER-GILAS samolotem CL30. KRL polecił pilotowi samolotu CL30 zniżanie do FL 410 z powodu lecącego samolotu z kursem przeciwnym stosując frazeologię „*Now due to traffic*”. Następnie, gdy pilot samolotu zwlekał z opuszczeniem FL 430 KRL nakazał mu wykonać natychmiast zakręt o 30 stopni w lewo „*30 degrees left immediately due to traffic*”. Pilot C56X potwierdził przyjęcie polecenia i zgłosił wygenerowanie przez system zapobiegania kolizjom w powietrzu (Airborne Collision Avoidance System –ACAS) polecenia wykonania manewru w celu uniknięcia kolizji w powietrzu „RA – Resolution Advisory” i rozpoczął wykonywanie zakrętu szybko się wznosząc. Po 9 sekundach pilot poinformował o rozwiązaniu konfliktu „Clear of conflict” i otrzymał zgodę na powrót do FL 430 i kurs lotu w kierunku na BOKSU. Również pilot CL30 poinformował KRL o wygenerowaniu przez system ACAS polecenia wykonania manewru w celu uniknięcia kolizji w powietrzu „TCAS RA”.

**Działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała badanie za zakończone i przyjęła treść raportu końcowego.**

**Przyczyną poważnego incydentu były:**

**Błędy w pracy ATM – naruszenie minimów separacji, co doprowadziło do niebezpiecznego zbliżenia samolotów.**

**Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa\*:**

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej:

1. Przekazać raport końcowy i zebrane materiały do Działu Kontroli Obszaru w celu zapoznania kontrolerów z wynikami badania zdarzenia wraz z omówieniem popełnionych błędów.
2. Przekazać raport końcowy i zebrane materiały do Zespołu Szkolenia OJT Kontroli Obszaru w celu prezentacji podczas szkoleń dla poprawy jakości pracy kontrolerów, zwrócenia uwagi na rolę „planning - kontrolera” w kontroli ACC oraz zachowania się kontrolera w sytuacji kolizyjnej (TCAS RA) wymagającej zdolności koncentracji i podzielności uwagi.
3. Przekazać raport końcowy i zebrane materiały do Ośrodka Szkolenia Lotniczego w celu prezentacji podczas szkoleń dla kontrolerów ruchu lotniczego, szczególnie z zakresu współpracy „planning - kontrolera” z kontrolerem oraz zachowania w sytuacji wygenerowania przez system radarowy ostrzeżenia o potencjalnej kolizji „Collision Alert Warning”.

### **Podpisy Komisji**

Przewodniczący posiedzenia Maciej Lasek:

*podpis na oryginale*

Członek Komisji Michał Cichoń:

*podpis na oryginale*

Członek Komisji Dariusz Frączak:

*podpis na oryginale*

Członek Komisji Jerzy Kędzierski:

*podpis na oryginale*

Członek Komisji Tomasz Kuchciński:

*podpis na oryginale*

Członek Komisji Bogdan Fydrych:

*podpis na oryginale*

*\* Zgodnie z art. 18 ust. 1 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE, adresat zaleceń dotyczących bezpieczeństwa **jest zobowiązany, w ciągu 90 dni od dnia otrzymania niniejszych zaleceń, do przesłania Komisji informacji o działaniach, które podjął lub których podjęcie rozważa, oraz, w stosownych przypadkach o czasie potrzebnym na ich zakończenie, a w przypadku gdy działań nie podjęto – o przyczynach niepodjęcia.***

*Informacje powyższe proszę przesłać na adres siedziby Komisji:*

*MINISTERSTWO TRANSPORTU, BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ*

*ul. Chałubińskiego 4/6; 00-928 Warszawa, tel. + 48 22 630 11 31, fax + 48 22 630 11 17*