



## UCHWAŁA

### PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 28 maja 2014 roku, przedstawionych przez organ zarządzania przestrzenią powietrzną informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego samolotów: Boeing 777 (B77W) i Boeing 737-900 (B739), które wydarzyło się 12 stycznia 2014 roku, w przestrzeni powietrznej Rejonu Informacji Powietrznej FIR Warszawa (EPWW), działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylającego dyrektywę 94/56/WE<sup>1</sup>**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania

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

Zbliżenie się dwóch statków powietrznych podczas wektorowania w sektorze GAT ACC JR w rejonie 40 NM na zachód od punktu USTIL. W zdarzeniu udział brały samolot B77W i B739 lecące na FL 360. Kontroler ruchu lotniczego (krl) nie mogąc uzyskać, w trakcie wektorowania, wymaganej minimalnej separacji poziomej (7NM) nakazał załodze B77W zniżanie do FL 350. Najmniejsza odległość pomiędzy statkami powietrznymi wyniosła 6,5 NM i 800 stóp.

#### **Fakty:**

Godz. 09:07:55 - B77W zgłasza się na łączność sektora JR. Jest zidentyfikowany nad punktem USTIL na FL360.

Godz. 09:09:00 - krl ACC EPWW sektora JR nakazuje skręt B77W o 10 stopni w prawo.

Godz. 09:09:15 - B739 zostaje zidentyfikowany na FL360 w dolocie do punktu TOLPA.

Godz. 09:10:40 - krl ACC EPWW sektora JR zapytuje B77W o aktualny kurs. Pilot odpowiada – 305 stopni.

Godz. 09:10:50 - krl ACC EPWW sektora JR narzuca nowy kurs – 310 stopni.

Godz. 09:12:10 - B739 otrzymuje nakaz wykonania zakrętu w prawo 10 stopni.

Godz. 09:14:10 - krl ACC EPWW sektora JR przeprasza i nakazuje zniżanie B77W do FL350. Pilot prosi o powtórzenie, po czym potwierdza komendę.

Godz. 09:15:15 - krl ACC EPWW sektora JR przekazuje B77W informację o ruchu, oraz nakazuje przyspieszenie zniżania.

Godz. 09:15:55 - odległość pomiędzy samolotami zmniejsza się do 6,94NM w poziomie i różnicy wysokości 600 stóp.

<sup>1</sup> Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

Godz. 09:16:45 - B739 otrzymuje zgodę na własną nawigację do punktu SUI.

Godz. 09:17:55 - B77W dostaje zgodę na powrót do FL 360. B77W informuje krl ACC EPWW sektora JR o wciąż utrzymywanym kursie 310.

Godz. 09:18:00 - krl ACC EPWW sektora JR pozwala B77W na własną nawigację do punktu GRU po osiągnięciu FL360.

#### **Ustalenia:**

1. W zdarzeniu udział brały dwa samoloty:
  - B77W lecący po trasie USTIL-GRU, oraz
  - B739 , lecący po trasie TOLPA-SUI.
2. Krl ACC EPWW sektora JR próbował zwektorować szybciej lecącego B77W za lecącym z mniejszą prędkością B739 przy pomocy mało zdecydowanych zakrętów.
3. Pilot B77W nie został zapytany o gotowość do zajęcia wyższego poziomu. Na łączności sektora JR były 2 samoloty tego samego operatora.
4. Krl ACC EPWW sektora JR zrezygnował z wektorowania B77W i zbyt późno nakazał zniżanie do FL350.
5. Ponaglenie zniżania nie uchroniło przed zaniżeniem separacji. Krl ACC EPWW sektora JR podał B77W informację o ruchu.
6. Praca odbywała się na połączonych sektorach J i R. Ruch lotniczy kształtował się w górnych zakresach pojemności sektorowych.

#### **Przyczyna zdarzenia lotniczego:**

Błąd w pracy ATM - spóźnione polecenie wykonania zakrętu w celu zapewnienia separacji.

#### **Działanie profilaktyczne** podjęte przez organ zarządzania przestrzenią powietrzną:

1. Przekazać raport końcowy i zebrane materiały do Ośrodka Szkolenia Lotniczego w celu włączenia ich do zasobu (bazy danych) materiałów ze zbadanych zdarzeń wykorzystywanych przez instruktorów OSL podczas szkoleń podstawowych oraz odświeżających dla kontrolerów ruchu lotniczego.
2. Przekazać raport końcowy i zebrane materiały do Zespołu Szkolenia OJT Kontroli Obszaru w celu wdrożenia podczas szkoleń zasad wydawania skrętów o minimum 20 stopni w podobnych sytuacjach.

Komisja nie sformułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Podpis nadzorującego badanie

mgr inż. Bogdan Fydrych *podpis na oryginale*