



Dot. incydentu nr: 529/14

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 25 września 2014 roku, przedstawionych przez organ zarządzania przestrzenią powietrzną informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego dwóch samolotów Airbus A320, które wydarzyło się w dniu 2 maja 2014 r. w przestrzeni 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/WE¹**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Zbliżenie dwóch statków powietrznych w FIR EPWW. Na sektorze ACC odbywała się praktyka radarowa kontrolera ucznia pod nadzorem instruktora OJT. Samolot A320 (zwany dalej ABC) lecący na FL 390 ze względu na sytuację ruchową i punkt rozpoczęcia zniżania (TOD) otrzymał polecenie zniżania do FL370, a następnie zezwolenie na zniżanie miał otrzymać po minięciu z samolotami konfliktowymi na FL 360 i FL 340 w tym, A320 (zwany dalej XYZ) lecącego na FL360. A320 ABC przecinającego mu tor lotu a/c A320 XYZ w odległości ok 9 NM otrzymał od zezwolenie na zniżanie do FL 350. Pomimo próby zatrzymania samolotu A320 ABC na FL370 oraz nakazaniu dla A320 XYZ zniżania do FL 350 i nakazanie wykonania zakrętu o 10 stopni doszło do zaniżenia separacji poziomej do 5,1 NM pionowej 600 stóp.

ZEBRANE MATERIAŁY

1. Zapis obrazu i dźwięku ze wskaźnika kontrolera executive.
2. Raport Supervisora ATM.
3. Formularz zgłoszenia zdarzenia ATM.
4. Analizy trajektorii lotu.

¹ Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

5. Harmonogram pracy na miesiąc kwiecień i maj 2014.
6. Karta "Obsada stanowisk operacyjnych ACC na dzień 02/05/2014.
7. Wykresy EUROCONTROL NM "Traffic volume Entry Hour/20min^M.
8. Karta Praktyki.

FAKTY

- 08:22:55 - A320 XYZ zgłasza się na częstotliwość sektora ACC.
- 08:25:15 - kontroler radarowy pyta pilota A320 XYZ o kurs. Samolot utrzymuje kurs 240.
- 08:25:25 - kontroler radarowy sektora nakazuje A320 XYZ wykonanie zakretu w lewo na kurs 235.
- 08:30:30 -na sektor ACC zgłasza się CRJ2M. Przecina FL96 do FL140. Po potwierdzeniu SQUAWKa zostaje zidentyfikowana i otrzymuje zgodę na nabór do FL340.
- 08:30:55 - CRJ2M prosi o zgodę na zajęcie FL360.
- 08:32:25 - WZZ1CD/A320M zgłasza się na sektor ACC. Przecina FL190 w naborze do FL280. Prosi o przelotowy FL360. Otrzymuje początkowo FL340.
- 08:33:55 - A320 XYZ otrzymuje zezwolenie na własną nawigację na punkt nawigacyjny TOMTI.
- 08:36:00 - EZY94UD/A320M zgłasza się na sektor ACC. Przecina FL210 wnosząc się do FL260. Prosi o poziom przelotowy FL380. Zostaje zidentyfikowany i otrzymuje zgodę na zajęcie FL380.
- 08:36:35 - WZZ1CD otrzymuje zgodę na zajęcie FL360.
- 08:37:00 - kontroler radarowy sektora ACC informuje CRJ2M o FL340 na trasę.
- 08:39:25 - A320 ABC zgłasza się na sektor ACC na FL390.
- 08:40:05 - na ekranie radaru pojawia się pomiar pokazujący przewidywaną minimalną separację 6,2NM, pomiędzy A320 ABC i EZY94UD.
- 08:41:30 - kontroler radarowy sektora ACC, pyta A320 ABC o TOD. Pilot odpowiada, że dokładnie za 30NM.
- 08:41:40 - A320 ABC otrzymuje nakaz zniżania do FL370 bez zaznaczonej prędkości zniżania (ROD).
- 08:42:30 - kontroler radarowy sektora ACC nakazuje EZY94UD wykonanie zakrętu o 10 stopni w lewo dla separacji z A320 ABC.
- 08:45:00 - A320 XYZ otrzymuje zgodę na lot na punkt nawigacyjny NIRGO, co odchyła go na A320 ABC.
- 08:45:55 - A320 ABC prosi o zniżanie. Kontroler radarowy sektora ACC nakazuje oczekiwać 1 min z uwagi na ruch 1000 stóp poniżej.

08:47:30 - A320 ABC otrzymuje zniżanie do FL350.

08:47:50- kontroler radarowy sektora ACC nakazuje A320 ABC zatrzymanie zniżania i utrzymywanie FL370.

Przewidywany minimalny dystans pomiędzy A320 ABC a A320 XYZ wynosi 3,37 NM. Zapala się STCA na żółto. A320 ABC dolatuje do FL366.

08:48:00 - kontroler radarowy sektora ACC nakazuje A320 XYZ zniżanie do FL350. Zapala się czerwony alarm STCA.

08:48:13 - A320 ABC zgłasza TCAS RA.

08:48:20 - A320 XYZ otrzymuje nakaz wykonania zakrętu 10 stopni w prawo. Gaśnie czerwony STCA.

USTALENIA

1. Był to pierwszy dyżur kontrolera i praktykanta po trzech wolnych dniach.
2. Ilość sektorów otwartych była odpowiednia, natężenie ruchu było w górnych granicach wartości.
3. Kontroler OJT pozwolił praktykantowi na swobodną pracę bez deklaracji co zamierza zrobić z uwagi na zaawansowany staż i osiągnięcia praktykanta.
4. Kontroler OJT tak jak praktykant nie zauważyli zagrożenia ze strony A320 XYZ. Ostrzeżenie wyszło ze strony kontrolera planninga.
5. Praktykant był przez dłuższy czas zaangażowany w konflikt pomiędzy trzema samolotami na FL340 spotykającymi się w okolicy punktu nawigacyjnego TOMTI: CRJ2M, A320 XYZ, SDM6273
6. Praktykant nakazał A320 XYZ lot po prostej na punkt nawigacyjny NIRGO, wprowadzając go tym na kurs konfliktowy z A320 ABC, oraz dla AUA302E na punkt nawigacyjny MIKOV przed wyseparowaniem go z EZY93PY.
7. Praktykant "zaśmiecił" ekran pomiarami, które miały wpływ na czytelność sytuacji. Była to jednak jego pierwsza praktyka po kilkutygodniowej przerwie w praktykach, związanych z wdrożeniem nowego systemu na nowym systemie co usprawiedliwia to zachowanie.
8. Praktykant nie przekazał informacji o ruchu dla A320 ABC oraz A320 XYZ co wyjaśniałoby załogom samolotów nakazane manewry zatrzymania zniżania i wykonania zakrętu.
9. Nie zorganizowano zastąpienia praktykanta na stanowisku z uwagi na ostatnie 10 minut na stanowisku, oraz jego panowanie nad sytuacją. Praktykant przyznał, iż zdarzenie mocno go zestresowało.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Stwierdzono błędy w pracy ATM - naruszenie minimów separacji.

Działania podjęte przez podmiot badający:

1. Przekazać raport końcowy i zebrane materiały do Zespołu Szkolenia OJT Kontroli Obszaru w celu przeanalizowania i wykorzystania w procesie doskonalenia prowadzonych praktyk OJT z punktu widzenia lepszego planowania rozwiązywania sytuacji konfliktowych.
2. 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.
3. Zespół Badania Zdarzeń ATM poinformuje zainteresowanego praktykanta i instruktora o zakończeniu badania zdarzenia.

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale