



Dot. incydentu nr: 685/14

UCHWAŁA PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 15 października 2014 roku, przedstawionych przez organ zarządzania przestrzenią powietrzną informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego z udziałem samolotów Airbus A380 (A380) i Boeinga 737-800 (B738), które wydarzyło się w dniu 24 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:

Samolot B738 po starcie z lotniska Warszawa - Modlin (EPMO) zgłosił oczekiwany poziom na trasę FL380. Z powodów ruchowych wznoszenie początkowe otrzymał do FL340 i na tym poziomie kierując się na SUI wleciał do sektora ACC EPWW. Z przeciwnego kierunku na punkt nawigacyjny TOLPA w odległości o ponad 7NM od trasy B738 leciał A380 na FL350. Załoga samolotu A380 poprosiła o zgodę wykonania zakrętu ze względu na warunki atmosferyczne, którą to otrzymała. Ponieważ tracki obu samolotów były nadal odległe o ponad 7NM, kontroler (krl) ACC EPWW zezwolił B738 na wznoszenie do oczekiwanego poziomu FL380. Według krl sektora ACC EPWW A380 poprosił o minięcie z prawej strony niekorzystnych warunków atmosferycznych. W momencie mijania się B738 z A380 załoga Airbasa rozpoczął zakręt w lewo „za ogon” mijającego go B738 co doprowadziło do zaniżenia separacji do 6,7NM (wymagane 7NM) i 0 stóp (wymagane 1000 stóp).

ZEBRANE MATERIAŁY

1. Zapis obrazu ze wskaźnika radarowego sektora.
2. Zapis ścieżki dźwiękowej stanowiska RAD.

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

3. Zapis ścieżki dźwiękowej stanowiska PLAN.
4. Wykresy trajektorii lotu statków powietrznych biorących udział w zdarzeniu.
5. Harmonogramy pracy na miesiąc maj 2014.
6. Karta "Obsada stanowisk operacyjnych ACC na dzień 24.05.2014".
7. Informacje uzyskane podczas rozmowy z kontrolerem.
8. Raport ERKZ SUP.
9. Meldunku sporządzony przez KRL RAD.
10. Wykresy EUROCONTROL NM "Traffic volume Entry Hour/20min" wraz z listą lotów.
11. Rozmowa z oficerem FLOW.
12. Wyciąg z archiwum operacji lotniczych PEGASUS XXI.

FAKTY

- 13:29:37 – Załoga A380 nawiązuje łączność nad punktem nawigacyjnym SUI na poziomie FL350.
- 13:29:42 - Kontroler executive sektora D identyfikuje samolot i wydaje zezwolenie na lot po prostej na punkt TOLPA.
- 13:29:46 - Załoga A380 potwierdza zezwolenie na lot po prostej.
- 13:30:00 - Planer sektora C z planerem sektora D koordynuje trasę i poziom lotu B738 ze względu na panujące warunki atmosferyczne oraz na konfigurację innych samolotów w zainteresowanych sektorach; wlot do sektora D został skoordynowany na poziomie FL340.
- 13:30:10 – Samolot AUI1PG w okolicy punkt INDIG prosi o możliwość wykonania zakrętu w lewo (na północ) o 15 stopni w celu omięcia niekorzystnych warunków atmosferycznych.
- 13:30:17- O zezwolenie na omijanie kontroler executive sektora D przekazuje samolot AUI1PG na łączność do sektora C.
- 13:34:35- Na łączność do sektora D zgłasza się B738 na poziomie FL340 z kursem do punktu SUI i z informacją o żądanym poziomie na trasę FL380.
- 13:34:40 - Kontroler executive sektora D identyfikuje B738 z prośbą o potwierdzenie żądanego poziomu na trasę i informacją, że powróci z instrukcją zmiany poziomu.
- 13:34:47 - Załoga B738 potwierdza poziom FL380 jako żądany na trasę.
- 13:34:51 - Kolejny samolot w sektorze RYR70UD wykonujący lot z kursem wschodnim do EPMO prosi o możliwość omijania w lewo (na północ) obszaru niekorzystnych warunków atmosferycznych.

13:34:56 - Kontroler executive zezwala RYR70UD na manewr omijania.

13:35:32 - RYR74JL lecący od SUI na lotnisko EPLL w okolicy punktu CZE, zajmując poziom FL330 prosi o zmianę kursu na 085 stopni w celu ominięcia niekorzystnych warunków atmosferycznych.

13:39:01 - Załoga A380 zgłasza konieczność odejścia do 40 NM w lewo od obecnej linii drogi dla ominięcia obszaru niekorzystnych warunków atmosferycznych.

13:39:09 - Kontroler executive zezwala A380 na omijanie.

13:39:28 - Kontroler executive nakazuje dla B738 utrzymywanie kursu i zezwala na wznoszenie do poziomu FL380.

13:39:36 - Załoga B738 potwierdza zezwolenie wznoszenia do FL380 z utrzymywaniem obecnego kursu.

13:40:13 - Na wskaźniku pojawia się ostrzeżenie MTCD.

13:40:16 - Kontroler executive nakazuje A380 wykonanie zakrętu w prawo o 5 stopni.

13:40:21 - Załoga A380 prosi o powtórzenie ostatniej instrukcji.

13:40:23 - Kontroler executive odwołuje ostatnią instrukcję słowem DISREGARD.

13:40:33 - Odległość pomiędzy samolotami jest mniejsza niż wymagane minimum separacji (7NM).

USTALENIA

1. Sektoryzacja na podstawie dostępnych informacji optymalna. Obciążenie sektora D w górnym przedziale dopuszczalnych pojemności.
2. Sektor D w tym czasie poddany był regulacjom pojemności. Przeprowadzone rozmowy wskazały na regulacje przed taktyczne wprowadzone przez IFPS.
3. Zarówno kontroler executive jak i planning potwierdzili w rozmowie że obciążenie pracą było akceptowalne i nie stanowiło problemu.
4. Dla kontrolera executive i kontrolera planning był to drugi kolejny dzień dyżuru, pierwsza godzina pracy.
5. Wszystkie działania ATC w aktualizacji danych dla systemu PEGASUS XXI jak i wymagań koordynacyjnych zostały wypełnione poprawnie. Sektor przekazujący samoloty w potencjalnym konflikcie poprzez zastosowanie step climb uwzględniający kolejne dostępne poziomy lotu, zagwarantował przekazanie kontroli statków powietrznych do następnego sektora będących w separacji pionowej zgodnie z ustaleniami koordynacji.
6. Kontroler executive ze względu na warunki pogodowe stosował separacje pionowe.

7. Kontroler executive nie upewnił się, nie potwierdził zadeklarowanego kierunku skrętu dla ominięcia obszaru złej pogody przez A380.
8. Zobrazowanie sytuacji pogodowej nie pokrywało się z kierunkami omijania i liniami drogi samolotów w sektorze odpowiedzialności i w bezpośrednim jego sąsiedztwie.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Błędy w pracy ATM – nie zapewnienie minimów separacji.

Działania podjęte przez podmiot badający:

1. Przekazać raport końcowy oraz zebrane materiały do biura AT w celu przeanalizowania i zweryfikowania, na przykładzie badanego zdarzenia, zobrazowania pogodowego w systemie P21. Biuro AT prześle do biura AB informacje o wynikach przeprowadzonej analizy do 31 października 2014 roku.
2. Zespół Badania Zdarzeń ATM poinformuje zainteresowanego kontrolera o zakończeniu badania zdarzenia.

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale