



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT 2019/3499

UCHWAŁA

z dnia 28 sierpnia 2023 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot, De Havilland DHC8-400 / Samolot, Boeing 737 800
Znaki rozpoznawcze SP:	YL-BAH / SP-LWA
Data zdarzenia:	12 sierpnia 2019 r.
Miejsce zdarzenia:	Okolice granicy pomiędzy GAT ACC i APP Warszawa

Po rozpatrzeniu raportu końcowego z badania zdarzenia i zgromadzonej dokumentacji przedstawionych przez podmiot badający, działając na podstawie art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz § 18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (z późn. zm.), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

W dniu 12.08.2019 r. samolot De Havilland DH8D-400 o znakach rozpoznawczych YL-BAH (zwany dalej „DH8D”) wykonywał przelot na FL¹ 240 przez TMA² Warszawa. Trasa lotu samolotu DH8D była potencjalnie konfliktowa z odlotami z lotniska Chopina w Warszawie (EPWA) w kierunku zachodnim, w okolicach granicy APP³ z sektorem ACC⁴ TC.

Jednym z samolotów odlatujących z lotniska EPWA był samolot Boeing 737-800 o znakach rozpoznawczych SP-LWA (dalej nazywany „B738”). Załoga samolotu B738 otrzymała od EC⁵ APP Warszawa zezwolenie na początkowe wznoszenie do FL 230 i informację o ruchu. Zezwolenie zapewniało separację pionową z przelotem do uzyskania separacji bocznej z samolotem DH8D. Po minięciu linii drogi samolotu DH8D załoga samolotu B738 otrzymała zezwolenie na dalsze wznoszenie do FL 340. W czasie wydania zezwolenia odległość między samolotami była mniejsza od wymaganych 5 NM separacji bocznej. Następnie EC polecił załodze samolotu DH8D nawiązanie łączności z ACC. W czasie przekazania kontroli nad samolotem DH8D znajdował się on daleko od granicy przestrzeni APP i ACC. Samolot B738 minął punkt

¹ FL – poziom lotu (ang. Flight Level)

² TMA – rejon kontrolowany lotniska lub węzła lotnisk (ang. Terminal Control Area)

³ APP – kontrola zbliżania (ang. Approach control)

⁴ ACC – ośrodek kontroli obszaru (ang. Area Control Centre)

⁵ EC – kontroler wykonawczy (ang. Executive Controller)

nawigacyjny DIBLO i zgodnie z zaplanowaną trasą rozpoczął zakręt w lewo w kierunku punktu INDIG. Linie dróg samolotów stały się lekko rozbieżne, a odległość między samolotami zwiększała się powoli. Samolot DH8D znajdował się „na godzinie 9”⁶ samolotu B738. Około godz. 18:25⁷ samolot B738 przecinał FL 230, a odległość między samolotami wynosiła 2,62 NM. System PEGASUS_21 wygenerował ostrzeżenie STCA⁸.

Zezwolenie na dalsze wznoszenie samolotu B738 zostało wydane po przecięciu przez niego linii drogi samolotu DH8D, jednak było to uczynione zbyt wcześnie i nie zapewniało wymaganej separacji poziomej. Wydając zezwolenie na dalsze wznoszenie załodze samolotu B738, EC nie uwzględnił zaplanowanej trasy lotu tego samolotu.

Po zauważeniu konfliktu, EC niezwłocznie podjął prawidłowe działanie w celu odzyskania separacji. Nakazał załodze samolotu B738 wykonanie zakrętu w prawo na kurs 295°, w następstwie czego drogi samolotów stały się bardziej rozbieżne. W tym czasie odległość między samolotami wzrosła do 2,84 NM, przy separacji pionowej 700 ft. W momencie minięcia się samolotów na FL 240 odległość między nimi wynosiła 3,93 NM. Po osiągnięciu wymaganych separacji, zarówno poziomej powyżej 5 NM, jak i pionowej 1000 ft, samolot B738 został skierowany ponownie na punkt nawigacyjny INDIG oraz wysłany na łączność do ACC.

2. Przyczyna zdarzenia:

Zbyt wczesne wydanie zezwolenia dalszego wznoszenia samolotu B738.

3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

- 1) Zbyt wczesne przekazanie samolotu DH8D pod kontrolę ACC.
- 2) Nieuwzględnienie przebiegu zaplanowanej trasy lotu samolotu B738.

4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane przez podmiot badający:

Nie sformułowano.

5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....
(podpis na oryginale)

.....
(podpis na oryginale)

⁶ „Na godzinie 9” – określenie położenia DH8D na kierunku 270° liczonym od podłużnej osi B738

⁷ Czas w Uchwale wyrażono według LMT = UTC + 2 h

⁸ STCA – ostrzeżenie o bliskim zagrożeniu zderzeniem (ang. Short Term Collision Alert)