

Warszawa, dnia 8 marca 2017 r.

Poz. 332

**KOMUNIKAT NR 322
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 7 marca 2017 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 549/2015

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225) w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. **Incident lotniczy**, który wydarzył się w dniu 21 kwietnia 2015 r. na samolotach Airbus A320 (A320) oraz 2 x F-16 (FI 6), klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik środowiskowy"
w grupie przyczynowej: "E2 – Służby zarządzania ruchem lotniczym (ATM)".**

2. Opis okoliczności incydentu lotniczego:

Skrócony opis zdarzenia powstał na podstawie raportu końcowego przesłanego przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Naruszenie aktywnych stref w przedziale wysokości od FL 035 do FL 285, stref TSA06 ABC o godz. 12:20 UTC w rejonie punktu SOPUK (w granicach TSA06) w trakcie transferu kontroli z sektora GAT ACC do APP EPKK samolotu A320, zniżającego się do FL 180. Kontroler (krl) APP EPKK biorąc pod uwagę informację na wskaźniku radarowym, że strefa TSA06 będzie aktywna dopiero od godz. 12:50 UTC, zezwoliło załodze A320 wykonującemu lot na punkt AMPED na kontynuowanie zniżania do FL 150 z uwagi na inny ruch w pobliżu (2 a/c na FL 100 i 130). Kri GAT ACC JR po transferze A320 do APP EPKK obserwując jego lot w granicach TSA06 oznaczonej na zobrazowaniu linią przerywaną (nieaktywna, aktywacja dopiero o 12:50 UTC) zauważył w jego pobliżu, w odległości 10-15 NM dwa echa a/c wznoszące się do nieokreślonego poziomu. Kri GAT ACC JR telefonicznie zapytał krl OAT ACC OFIR o obserwowany ruch, w trakcie rozmowy okazało się, że w strefie TSA06 znajdują się dwa a/c FI6. Informacja o aktywnej strefie została natychmiast przekazana do krl APP EPKK, który nakazał załodze A320 zatrzymanie zniżania na FL 180 i podał kurs umożliwiający najszybsze opuszczenie granic strefy TSA. Do zbliżenia się A320 z ruchem OAT nie doszło. Do przekłamania informacji na temat zamawianych przez lotnisko EPKS lotów w TSA06 ABC doszło w AMC/ASM3 przyjęto zamówienie na godz. 11:50 a przekazano na stanowisko ASM3 ACC czas 12:30 UTC. Strefy na zobrazowaniu radarowym systemu P21 aktywowano o godz. 12:22 UTC po interwencji OAT ACC.

3. Przyczyna incydentu lotniczego:

Błędy w pracy ATM.

4. Zalecenia profilaktyczne Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące bezpieczeństwa:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie wydała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Samson