



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

Dot. zdarzenia nr: 1090/11

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia

Przewodniczący Komisji: dr inż. Maciej Lasek
Członek Komisji: dr inż. Dariusz Frątczak
Członek Komisji: dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji: mgr inż. Edward Łojek
Członek Komisji: mgr inż. Tomasz Kuchciński
Członek Komisji: mgr Agata Kaczyńska
Członek Komisji: lic. Robert Ochwat

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 03 stycznia 2013 roku, okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu Airbus 319 oraz Airbus 330, które wydarzyło się w dniu 24 sierpnia 2011 roku w FIR 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 uchylając dyrektywę 94/56/WE (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała informacje zawarte w raporcie końcowym otrzymanym od państwowego organu zarządzania przestrzenią powietrzną za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Statek powietrzny A319 wykonywał lot na trasie z EFHK do LSZH po punktach KUNERGOVEN na poziomie FL380. Statek powietrzny A330 wykonywał lot na trasie z EKCH do OTBD po punktach ELPOL-ROLKA i wznosił się do poziomu FL390. Kontroler ruchu lotniczego z uwagi na przecinanie się tras w/w samolotów, nakazał załodze A330 utrzymywanie minimalnej prędkości wznoszenia 1100ft lub więcej dla zachowania pionowej separacji z A319. Załoga A330 potwierdziła możliwość utrzymywania narzuconego gradientu prędkości pionowej. W trakcie przecinania FL384 załoga samolotu A330 poinformowała, że nie jest w stanie utrzymywać nakazanej prędkości wchodzenia. Na prośbę załogi, A330 został zwektorowany radarowo dla zachowania separacji bocznej. W wyniku przekazanych przez kontrolera ruchu

lotniczego poleceń zmiany kierunku lotu (A330 w lewo o 40 st., A319 w lewo o 15 st.) najmniejsza pozioma odległość między dwoma statkami powietrznymi wynosiła 4,72 NM przy 700ft odległości pionowej.

Dla tej przestrzeni powietrznej minimalna wymagana separacja boczna to 7NM, natomiast minimalna separacja pionowa to 1000ft.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Niewłaściwa ocena możliwości utrzymywania minimalnej pionowej prędkości wznoszenia przez załogę A330.

Podjęte działania profilaktyczne:

Przekazano raport końcowy oraz zebrane materiały do ośrodka kontroli ruchu lotniczego w celu zapoznania zaangażowanych z wynikami badań zdarzenia.

Przekazano raport końcowy oraz zebrane materiały do ośrodka szkolenia lotniczego w celu prezentacji podczas szkoleń dla kontrolerów ruchu lotniczego.

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa:

Nadzorujący badanie:

Robert Ochwat *podpis na oryginale*