



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

Dot. zdarzenia nr: 1286/11

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia

Przewodniczący Komisji: dr inż. Maciej Lasek
Członek Komisji: dr inż. Jacek Jaworski
Członek Komisji: dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji: mgr inż. Wiesław Jedynak
Członek Komisji: mgr inż. Tomasz Kuchciński
Członek Komisji: mgr inż. Bogdan Fydrych
Członek Komisji: inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji: mgr inż. Edward Łojek
Członek Komisji: mgr Agata Kaczyńska
Członek Komisji: lic. Robert Ochwat

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 09 stycznia 2013 roku, okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu E190 oraz B733, które wydarzyło się w dniu 02 października 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 uchylające 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 B733 po przekroczeniu FIR EPWW nawiązał łączność z kontrolerem ruchu lotniczego sektora „TC” i kontynuował wznoszenie do FL330. Drugi statek powietrzny E190 lecący na FL400 zgłosił się do kontrolera ruchu lotniczego sektora „TC” oraz prosi o zgodę na zniżanie. Kontroler przekazał instrukcję dla załogi E190 zniżania do FL340 i zaznaczył, że dalsze zniżanie będzie możliwe po minięciu z ruchem na FL330. Załoga E190 potwierdziła, że widzi konfliktowy samolot oraz że otrzymała ostrzeżenie RA pokładowego systemu TCAS. Po minięciu się statków powietrznych, załoga E190 poinformowała, że utrzymuje FL340 i że wg

TCAS jest w odległości większej niż 7NM od konfliktowego samolotu. Kontroler ruchu lotniczego udzielił zezwolenia do dalszego zniżania do FL220 oraz nawiązania łączności z kolejnym sektorem. Załoga potwierdziła powyższą instrukcję oraz prowadziła dialog z kontrolerem dotyczący nakazanej prędkości pionowej podczas zniżania do FL340, która mogła wygenerować ostrzeżenie RA. W trakcie zdarzenia nie została naruszona separacja między statkami powietrznymi.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Brak redukcji przez załogę statku powietrznego prędkości pionowej zniżania przed osiągnięciem docelowego poziomu lotu.

Podjęte działania profilaktyczne:

1. Przekazano raport końcowy oraz zebrane materiały do ośrodka szkolenia lotniczego w celu wykorzystania ich w trakcie szkoleń dla kontrolerów ruchu lotniczego.
2. Omówiono i przeanalizowano przebieg zdarzenia z zaangażowanym kontrolerem ruchu lotniczego.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa:**

Nadzorujący badanie:

Robert Ochwat *podpis na oryginale*