



# PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Dot. zdarzenia nr: 1730/12

## UCHWAŁA

**Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:**

Przewodniczący posiedzenia: dr inż. Maciej Lasek

Członek Komisji: mgr inż. Edward Łojek

Członek Komisji: mgr Tomasz Kuchciński

Członek Komisji: inż. Tomasz Makowski

Członek Komisji: lic. Robert Ochwat

Członek Komisji: mgr inż. Bogdan Fydrych

W dniu 07 maja 2014 roku podczas posiedzenia, Komisja rozpatrywała przedstawione przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym okoliczności incydentu lotniczego, który wydarzył się w dniu 31 grudnia 2012 roku podczas lotu samolotów A330-300 oraz B737-800. 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 na podstawie zebranych informacji podjęła decyzję o zakończeniu badania incydentu.

### **Przebieg i okoliczności zdarzenia:**

Samolot A330-300 (A333) wykonujący lot na trasie z EKCH do OBTD otrzymał instrukcję wznoszenia do FL390. Ze względu na potencjalnie konfliktowy wobec jego trasy przelot B737-800 (B738) na FL380, załoga A333 została zapytana przez kontrolera ruchu lotniczego (Krl) o możliwość zwiększenia pionowej prędkości wznoszenia do wartości 1200ft/min i utrzymania jej do osiągnięcia nakazanego poziomu lotu FL390. Załoga potwierdziła możliwość utrzymywania tej restrykcji. Kontroler ruchu lotniczego przekazuje załodze A333 informację o kolizyjnym ruchu lotniczym na FL380 w odległości 20NM. Pilot A333 potwierdził przyjęcie informacji o ruchu oraz przekazał, że obserwuje go na zobrazowaniu TCAS. Kontroler nakazuje załodze B737-800 skręt w lewo o 10 stopni i chwilę później załodze A333 skręt w lewo o 15 stopni. Samolot A333 przecina w tej chwili FL384 i po chwili ze względu na kolejny samolot na FL380, załoga A333 otrzymuje dalszą instrukcję skrętu o 15 stopni w lewo. W wyniku zastosowanych manewrów statki powietrzne znajdują się od siebie w odległości poziomej 5.18NM oraz 400ft odległości pionowej.

**Przyczyna incydentu lotniczego:**

Niezastosowanie się przez załogę A333 do deklarowanej możliwości utrzymywania prędkości pionowej wznoszenia 1200ft/min. do osiągnięcia poziomu FL390. Opóźniona reakcja kontrolera ruchu lotniczego na redukcję prędkości pionowej wznoszenia przez załogę A333 i w efekcie konieczność zastosowania manewrów skrętu dla zachowania separacji poziomej.

**Komisja sformułowała następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

Przekazanie raportu końcowego oraz zebranych materiałów do Ośrodka Szkolenia Lotniczego w celu wykorzystania ich w procesie szkoleń podstawowych oraz odświeżających dla kontrolerów ruchu lotniczego. Zapoznanie zaangażowanego kontrolera z zebrany w wyniku postępowania wyjaśniającego materiałem.

**Nadzorujący badanie:**

Robert Ochwat *podpis na oryginale*