



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

**Dot. zdarzenia nr: 875/13**

## **UCHWAŁA**

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

Przewodniczący posiedzenia

Przewodniczący Komisji: dr inż. Maciej Lasek

Członek Komisji: mgr inż. Andrzej Pussak

Członek Komisji: mgr inż. Tomasz Kuchciński

Członek Komisji: mgr inż. Ryszard Rutkowski

Członek Komisji: mgr inż. Edward Łojek

Członek Komisji: lic. Robert Ochwat

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 20 listopada 2013 roku, okoliczności zdarzenia lotniczego samolotów B737-400 oraz drugiego nieznanego typu, które wydarzyło się w dniu 21 czerwca 2013 roku w FIR Briest, **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 B737-400 wykonywał lot w FIR Briest na trasie LPFR do EPPO na poziomie FL340. Po minięciu punktu nawigacyjnego VASOL, załoga B737 otrzymała od pokładowego systemu TCAS komunikat RA Descent (Resolution Advisory) wygenerowany z powodu kolizyjnego samolotu zniżającego się i przemieszczającego się prostopadle do kierunku lotu B734 z lewej strony w kierunku strony prawej. Załoga B737-400 zastosowała się do ostrzeżenia RA i obniżyła wysokość lotu do FL 332. Zarówno przed wygenerowaniem ostrzeżenia TCAS jak również w trakcie realizacji przez załogę RA, służba kontroli ruchu lotniczego nie udzieliła żadnych informacji dotyczących potencjalnie kolizyjnego ruchu.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Zgodnie z przesłaną przez francuską komisję ds. bezpieczeństwa lotnictwa informacją, ostrzeżenie RA zostało wygenerowane z powodu zbyt dużej prędkości pionowego zniżania drugiego statku powietrznego wobec B737-400. Według przesłanej analizy trajektorii lotu obu zaangażowanych samolotów, pionowa separacja między samolotami w każdym momencie wynosiła 1000 stóp, co stanowi właściwą wartość separacji pionowej.

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

**Nadzorujący badanie:**

Robert Ochwat *podpis na oryginale*