



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 239/07

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący Komisji:	dr Edmund Klich
Z-ca przewodniczącego Komisji:	dr inż. Maciej Lasek
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych
Członek Komisji:	mgr inż. Jacek Jaworski
Członek Komisji:	mgr inż. Jerzy Kędzierski
Członek Komisji:	mgr inż. Waldemar Targalski

po rozpatrzeniu w dniu 6 stycznia 2010 roku, przedstawionych przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej wyników przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego, zadziałania systemu ACAS na samolotach Airbus A319 o znakach rozpoznawczych GEUPP i Airbus A320 o znakach rozpoznawczych EIDVF, które wydarzyło się w dniu 13 czerwca 2007 roku w FIR Warszawa (EPWW), działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. 2006, Nr 100, poz. 696 z zm.), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznaje, iż:

Przyczyną zadziałania systemu ACAS była:

Duża prędkość wznoszenia i zniżania samolotów: A319 (2600 ft/min), A320 (1300 ft/min).

Komisja wielokrotnie w swoich Uchwałach proponowała zalecenia ograniczające prędkość wznoszenia/zniżania przed osiągnięciem nakazanej wysokości.

Ostatnia taka Uchwała numer 440/07 zawierała:

Zalecenie nr 2009-27: Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego -

1. We właściwych dokumentach w Rejonie Informacji Powietrznej FIR - Warszawa (EPWW) wprowadzić przepis ograniczający prędkość wznoszenia/zniżania do 1000 stóp na minutę w przedziale wysokości 1000 stóp przed osiągnięciem nakazanej wysokości.

Powiadomić PKBWL o podjętych działaniach dotyczących zalecenia profilaktycznego w terminie 90 dni od daty otrzymania Uchwały.

2. Doprowadzić do publikacji powyższego przepisu w Zbiorze Informacji Lotniczych AIP – Polska.

Biorąc pod uwagę fakty, które doprowadziły do wystąpienia powyższego zdarzenia można stwierdzić, że nie nastąpiło naruszenie minimów obowiązujących separacji pomiędzy statkami powietrznymi oraz nie naruszono żadnego z obowiązujących w FIR Warszawa przepisów (brak przepisów ograniczających prędkość wznoszenia/zniżania do 1000 stóp na minutę w przedziale wysokości 1000 stóp przed osiągnięciem nakazanej wysokości).

W związku z powyższym Komisja uznała, iż powyższe zdarzenie nie spełnia definicji incydentu lotniczego.

Podpisy Komisji

Przewodniczący Komisji: Edmund Klich	<i>Podpis nieczytelny</i>
Z-ca Przewodniczącego Komisji: Maciej Lasek	<i>Podpis nieczytelny</i>
Członek Komisji: Michał Cichoń	<i>Podpis nieczytelny</i>
Członek Komisji: Bogdan Fydrych	<i>Podpis nieczytelny</i>
Członek Komisji: Jacek Jaworski	<i>Podpis nieczytelny</i>
Członek Komisji: Jerzy Kędzierski	<i>Podpis nieczytelny</i>
Członek Komisji: Waldemar Targalski	<i>Podpis nieczytelny</i>