



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

Dot. zdarzenia nr: 947/11

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący Komisji:	dr inż. Maciej Lasek
Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Andrzej Pussak
Sekretarz Komisji:	mgr Agata Kaczyńska
Członek Komisji:	mgr Wiesław Jedynak
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski

W dniu 12 lipca 2012 r. podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez Enter Air Sp z o.o. oraz Ministerstwo Transportu Turcji, wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego samolotu Boeing 737-400 o znakach rejestracyjnych SP-ENA, nr rejsu ENT 6644, które wydarzyło się w dniu 30 lipca 2011 r. po starcie z Antalya (LTAI) do Poznania (EPPO), w trakcie wznoszenia.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Piloci poprosili o wznoszenie do poziomu lotu FL340. Po otrzymaniu zgody kontrolera ATC na wznoszenie, początkowo do FL320 i przekazaniu łączności do ATC UPPER SECTOR (130.400), załoga poinformowała kontrolera, że aktualnie przecina FL310 oraz zbliża się do KFK VOR. Informacja została odebrana prawidłowo i potwierdzona przez kontrolera (CLIMB FL320, DIRECT KFK). Samolot leciał w modach A/P: LNAV, V/S: +700ft/min (ponieważ zbliżał się do wyznaczonego poziomu lotu). PF był dowódca samolotu. Na FL315 o 22:15 UTC urządzenie TCAS wygenerowało komunikat TA (TRAFFIC, TRAFFIC) oraz żółty symbol na wyświetlaczu EFIS wskazujący położenie innego samolotu z prawej strony, z przewyższeniem +5 (500 ft , na poziomie FL320). W tym samym momencie kontroler ATC podał komendę "TURN LEFT HDG 270" (zmiana kursu w lewo o około 90°). Identyczną komendę kontroler wydał dla drugiego samolotu, uczestniczącego w zbliżeniu. Kiedy samolot ENT rozpoczął wykonywanie zakrętu (około 2 s po wygenerowaniu pierwszego komunikatu TCAS TA) urządzenie wygenerowało komunikat RA DESCENT. W tym momencie samolot przecinał FL317 kontynuując zakręt na wznoszeniu na kurs 270°. Pilot lecący przesilił autopilota, aby przejść na zniżanie, zgodnie z TCAS RA. Załoga poinformowała o tym ATC. Następnie TCAS wygenerował komunikat ADJUST VERTICAL SPEED i załoga zmniejszyła prędkość zniżania. Po wygenerowaniu komunikatu CLEAR OF CONFLICT kontroler ATC wydał zezwolenie DESCENT FL310, HDG 270. Następnie zapytał załogi obu samolotów czy był komunikat TCAS RA. Obie załogi potwierdziły.

Działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych postanowiła zakończyć badanie i uznała, iż:

Przyczyną incydentu lotniczego było:

Błędy planowania i prowadzenia kontroli ruchu lotniczego leżące po stronie kontrolera ATC.

Podpisy Komisji

Przewodniczący Komisji: Maciej Lasek	<i>podpis na oryginale</i>
Z-ca Przewodniczącego Komisji: Andrzej Pussak	<i>podpis na oryginale</i>
Sekretarz Komisji: Agata Kaczyńska	<i>podpis na oryginale</i>
Członek Komisji: Wiesław Jedynak	<i>podpis na oryginale</i>
Członek Komisji: Tomasz Makowski	<i>podpis na oryginale</i>
Członek Komisji: Stanisław Żurkowski	<i>podpis na oryginale</i>