



Dot. incydentu nr: 1688/13

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 6 lutego 2015 roku, przedstawionych przez Dział Bezpieczeństwa Lotniczego o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego samolotu Embraer 170 (E170), które wydarzyło się w dniu 21 października 2013 r. w przestrzeni powietrznej Rejonu Informacji Powietrznej Warszawa (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 uchylającego dyrektywę 94/56/WE¹**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 21.10.2013 r. załoga samolotu Embraer 170, wykonywała rejs na trasie Warszawa Budapeszt. Samolot był sprawny technicznie. Start samolotu odbył się z drogi startowej 29 lotniska im. F. Chopina (EPWA). według procedury SID, „EVINA 5 G” ze zgodą do wznoszenia do wysokości FL 80. Na wysokości FL 70 TCAS wygenerował sygnał TA, a na wysokości FL78 RA „ADJUST VERTICAL SPEED ADJUST”. Pilot lecący odłączył autopilota i wykonał polecenie TCAS. W trakcie zdarzenia Kontroler Ruchu Lotniczego poinformował załogę o ruchu konfliktowym. Po powrocie do EPWA załoga złożyła raport ASR i dodatkowo kapitan osobiście omówił zdarzenie w Dziale Bezpieczeństwa Lotniczego.

Ustalenia

- Działanie załogi podczas pojawienia się sygnalizacji TCAS było prawidłowe.
- Nie doszło do przekroczenia nakazanej wysokości.
- Nie nastąpiło niebezpieczne zbliżenie się samolotów.
- Zdarzenie miało charakter jednostkowy. W ciągu 14 ostatnich miesięcy, nie odnotowano zdarzeń związanych z TCAS w trakcie wykonywania lotów w przestrzeni FIR Warszawa przez użytkownika samolotów.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Wykonywanie na jednej linii lotu dwóch samolotów lecących na przeciwstawnych kursach, na różnych wysokościach. System TCAS nie analizuje wysokości docelowych nastawionych na przyrządach samolotu.

¹Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

Ze względu na wymagania gradientu wznoszenia około 7% SID EVINA 2G załoga utrzymywała zwiększoną prędkość wznoszenia, co mogło wywołać sygnał TCAS.

Kontroler ruchu lotniczego powiadomił załogę samolotu o kolizyjnym ruchu w momencie wykonywania przez nią procedury przestawiania wysokościomierzy i przechwytywania nakazanej wysokości, co spowodowało, że czynność ręcznego zmniejszenia prędkości pionowej została odłożona, jako mniej istotna z punktu widzenia procedury lotu.

Działania podjęte przez podmiot badający:

W związku z jednostkowym charakterem incydentu, Dział Bezpieczeństwa Lotniczego użytkownika samolotu odstąpił od formułowania zaleceń profilaktycznych.

Materiał zgromadzony podczas badania zostanie wykorzystany podczas okresowych szkoleń zimowych pilotów.

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale