



Dot. *INCYDENT* nr: 423/15

## UCHWAŁA

### PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 29 kwietnia 2015, przedstawionych przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego samolotu Boeing 737-800, które wydarzyło się w dniu 31 marca 2015 w rejonie kontrolowanym lotniska TMA Warszawa, 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/WE<sup>1</sup>**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych na podstawie zebranych informacji podjęła decyzję o zakończeniu badania.

#### Raport o zdarzeniu

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

Załoga samolotu Boeing 737-800 (B738) po starcie z lotniska EPMO wykonywała odlot według procedury SID OLILA 2J, która przewiduje początkowe wznoszenie do wysokości 4000ft. Załoga po nawiązaniu łączności radiowej ze służbami kontroli ruchu lotniczego (DIR APP Warszawa), poinformowała o wnoszeniu do FL100 zamiast zgodnie z procedurą do 4000ft. Ze względu na brak potencjalnego zagrożenia w tym czasie, kontroler ruchu lotniczego wydał zezwolenie na kontynuowanie wznoszenia do FL90.

##### **Przyczyny zdarzenia lotniczego:**

Niestosowanie się przez załogę samolotu Boeing 737-800 do parametrów procedury standardowego odlotu z lotniska EPMO.

---

<sup>1</sup> Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

### **Podjęte działania profilaktyczne:**

Z uwagi na podobny incydent w przeszłości (nr 2193/14 z dn.15 grudnia 2014) analizie poddano dokumentację operacyjną dot. procedur odlotowych z których korzystają załogi operatora. Według oceny operatora potencjalną przyczyną błędów załogi może być mylące wydanie opisu mapy procedury standardowego odlotu (SID). Operator zwrócił się do podmiotu publikującego mapy o zmianę edycyjną.

Do czasu wprowadzenia zmiany, operator wydał Company Notam skierowany do załóg operujących na lotnisku EPMO o poniższej treści:

\*\*\*NAVIGATION WARNING\*\*\*  
MODLIN – EPMO / WMI – SID LEVEL BUST RISK – KORA  
CAREFULLY CHECK SID CHARTS  
SIDS STOP ALTITUDES ARE 4000FT

Jednocześnie, w porozumieniu z państwowym organem zarządzania ruchem lotniczym, służby kontroli ruchu lotniczego lotniska EPMO wprowadziły zasadę dodatkowego informowania załóg lotniczych o restrykcjach wysokościowych w czasie wydawania zgody na lot.

**Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Podpis nadzorującego badanie

*podpis na oryginale*