



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

### Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>859/14</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>13 czerwca 2014 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>FIR EPWW</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>Samolot Embraer 190 Samolot Boeing 737-800 Samolot Airbus A321</i>			
Dowódca SP:	<i>Pilot samolotowy x 3</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	<b>BD</b>
Nadzorujący badanie:	<i>Robert Ochwat</i>			
Podmiot badający:	<i>Państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym/Użytkownicy</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>Nie wyznaczano</i>			
Zalecenia:	<b>NIE</b>			
Adresat zaleceń:	<b>NIE DOTYCZY</b>			
Data zakończenia badania:	<i>16 grudnia 2015 r.</i>			

#### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Załoga samolotu Embraer 190 (E190) wykonywała lot na trasie EPWA-LFPG i po starcie z EPWA wznosiła się początkowo do poziomu FL 320 z kursem na punkt nawigacyjny TOMTI. W tym samym czasie w sektorze kontroli ruchu lotniczego ACC „T” znajdowały się m.in. dwa kolejne samoloty: Boeing 737-800 (B738) lecący na punkt nawigacyjny TOMTI na poziomie FL 340 oraz Airbus A321 (A321) lecący na poziomie FL 350 na punkt nawigacyjny DESEN. Z uwagi na potencjalny konflikt między wznoszącym się samolotem E190, którego poziom przelotowy wynosił

FL 360 a samolotami B738 oraz A321, kontroler ruchu lotniczego (krl) zapytał pilota samolotu E190 o prędkość pionową wznoszenia, która według informacji pilota wynosiła 1000 stóp na minutę (ft/min). Następnie krl nakazał załodze E190 utrzymywanie średniej prędkości wznoszenia 1000 stóp na minutę do osiągnięcia poziomu przelotowego FL 360. Załoga potwierdziła tę instrukcję. Kontroler ruchu lotniczego wydał zgodę na kontynuowanie wznoszenia samolotu E190 do FL 360. Z uwagi na zmniejszającą się odległość poziomą między samolotem E190 a samolotem B738, krl wydał instrukcję skrętu dla załogi samolotu B738 o 5 stopni w prawo. Następnie krl zapytał załogę E190, czy jest w stanie utrzymać prędkość pionową wznoszenia 1000 ft/min. do osiągnięcia poziomu FL 360. Pilot odpowiedział, że nie będzie w stanie utrzymać tej wartości prędkości pionowej. Krl wydał załodze E190 instrukcję skrętu w prawo o 30 stopni oraz przyspieszenie wznoszenia do przecięcia poziomu FL 350 i jednocześnie przekazał informację o konfliktowym ruchu lotniczym tj. samolocie B738. W międzyczasie krl wydał załodze samolotu A321 instrukcję skrętu w prawo o 15 stopni. Najmniejsza odległość między samolotami E190 a B738 wynosiła 6,7 NM w poziomie oraz 700 ft w pionie, przy minimalnej wymaganej w tej przestrzeni powietrznej 7 NM lub 1000 ft.

**Przyczyna zdarzenia lotniczego:**

Błędy w pracy służb kontroli ruchu lotniczego.

**Podjęte działania profilaktyczne:**

Przekazano raport końcowy do Local Safety Managera w celu poinformowania uczestniczącego w zdarzeniu kontrolera ruchu lotniczego oraz personelu ACC Warszawa o wnioskach z raportu. Przekazano zebrany materiał do ośrodka szkolenia lotniczego w celu wykorzystania go podczas szkoleń podstawowych oraz odświeżających kompetencje kontrolerów ruchu lotniczego.

**Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

Po zakończeniu badania PKBWL nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

---

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Robert Ochwat	<i>podpis na oryginale</i>