



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

### Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>38/15</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<b>INCYDENT</b>			
Data zdarzenia:	<b>15 stycznia 2015 r.</b>			
Miejsce zdarzenia:	<b>Rejon Informacji Powietrznej Warszawa (FIR EPWW)</b>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<b>Samolot, Boeing 787-8 (B788)</b>			
Dowódcy SP:	<b>Piloci samolotowi liniowi</b>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
Nadzorujący badanie:	<b>Bogdan Fydrych</b>			
Podmiot badający:	<b>Komisja operatora samolotu</b>			
Skład zespołu badawczego:	<b>nie wyznaczano</b>			
Zalecenia:	<b>NIE</b>			
Adresat zaleceń:	<b>NIE DOTYCZY</b>			
Data zakończenia badania:	<b>19.01.2016</b>			

#### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Załoga samolotu B788 po nawiązaniu łączności z kontrolerem ruchu lotniczego (ATC) otrzymała zezwolenie na zajęcie poziomu lotu (FL) 320. Następnie, gdy zbliżała się do FL 300 otrzymała zezwolenie na dalsze wznoszenie do FL 380 dla zapewnienia „CONTINUOUS CLIMB”. Zezwolenie na zajęcie FL 380 przez załogę samolotu B788 uwzględniało, przecinający jego trasę, inny samolot lecący na FL 360. Na około 11 min przed potencjalnym konfliktem z samolotem, na FL 360 załoga B788 znajdująca się na FL 320, otrzymała od ATC instrukcję "EXPEDITE TO CROSS FL 370", którą potwierdziła. Załoga B788 będąca na FL 348 zatrzymała wznoszenie nie informując o tym ATC. W tym czasie na łączności z ATC w sektorze było ponad 20 statków powietrznych. ATC, po wykryciu braku wznoszenia się samolotu na 4 min przed potencjalnym konfliktem, wydał załodze B788 instrukcje wykonania zakrętu w celu zapewnienia wymaganej separacji.

#### Wnioski z przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego:

1. Przyczyną zdarzenia mogło być małe doświadczenie ATC, który wydał polecenie przyspieszenia wznoszenia dla ciężkiego samolotu (w fazie wznoszenia po starcie),

w przedziale wysokości bliskich maksymalnego poziomu przelotowego. Załoga próbowała zrealizować polecenie ATC, jednak po krótkotrwałym przyspieszeniu tempa wznoszenia nastąpiło wytracenie energii kinetycznej samolotu i ograniczenie tempa wznoszenia w celu ponownego rozpędzenia samolotu. Wydanie przez ATC instrukcji zmiany kierunku lotu w celu zapewnienia separacji było typowym elementem operacyjnym działania ATC.

2. Załoga nie poinformowała ATC o redukcji prędkości wznoszenia, ze względu na osiągi samolotu, co było naruszeniem "dobrych praktyk" lotniczych.

**Przyczyna zdarzenia lotniczego:**

Brak właściwej komunikacji pomiędzy załogą samolotu i ATC.

**Działania profilaktyczne** podjęte przez operatora samolotu:

Zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych SMS operatora samolotu. Dokonano klasyfikacji zgodnie z przyjętymi u operatora kryteriami. Zdarzenie zostało ujęte we wskaźnikach bezpieczeństwa lotniczego (SPI), które są monitorowane zgodnie z zasadami opisanymi w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem Lotniczym.

**Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

**Komisja nie formułowała** zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

---

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Bogdan Fydrych	<i>podpis na oryginale</i>