



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

### Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>1458/15</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<b>INCYDENT</b>			
Data zdarzenia:	<b>22 lipca 2015 r.</b>			
Miejsce zdarzenia:	<b>Rejon Informacji Powietrznej Warszawa (FIR EPWW))</b>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<b>a) Samolot Boeing 737-800 (B738) b) Samolot Boeing 777 (B77L)</b>			
Dowódca SP:	<b>Brak danych</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>Polska Agencja Żeglugi Powietrznej</b>			
Skład zespołu badawczego:	<b>nie wyznaczano</b>			
Zalecenia:	<b>NIE</b>			
Adresat zaleceń:	<b>NIE DOTYCZY</b>			
Data zakończenia badania:	<b>08 września 2016 r.</b>			

#### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Wygenerowanie przez pokładowy system zapobieganiu kolizjom w powietrzu (ACAS) polecenia wykonania zniżania RESOLUTION ADVISORY (RA „DESCENT”) przez załogę samolotu B738. Najmniejsza odległość pomiędzy samolotami biorącymi udział w zdarzeniu wynosiła 1NM w poziomie i 1500 stóp w pionie.

#### Fakty [czas UTC]:

- 10:32:30 - Załoga samolotu B738 wznoszący się do poziomu lotu (FL) 330 i dolatująca do punktu nawigacyjnego ATMIR nawiązała łączność z kontrolerem organu kontroli zbliżania (KRL APP) .
- 10:32:44 - KRL APP potwierdził kontakt radarowy. Wydaje zgodę na podejście IRLUN1T i zniżanie do FL170.
- 10:33:01 - Załoga B738 potwierdziła zgodę i poprosiła o możliwość wykonania podejścia z widocznością.
- 10:33:17 - KRL APP poinformował załogę B738, że jest druga w kolejności do podejścia i początkowo zezwolił na lot w kierunku punktu GD908.
- 10:33:29 - Załoga B77L lecąca w kierunku punktu GOVEN na FL340 nawiązała łączność z kontrolerem organu kontroli obszaru (KRL ACC).
- 10:33:53 - Załoga B738 zgłosiła wygenerowanie przez ACAS polecenia RA.

10:34:47 - Załoga B738 zgłosiła "clear of conflict" i kontynuowała zniżanie do FL170.

10:35:23 - KRL APP poinformował załogę B738, że zgodnie ze wskazaniami jego radaru "traffic" był powyżej niego.

10:35:49 - Załoga B738 poinformowała KRL APP, że drugi samolot znajdował się o 1500 stóp różnicy między nimi, ale ACAS wygenerował RA i wykonali polecenie – „DESCENT”.

10:36:12 - KRL APP podziękował za informacje.

10:36:50 - KRL ACC zapytał załogę B77L, czy również miała wygenerowane polecenie ACAS. Załoga poinformowała, że 4 minuty wcześniej „TRAFFIC ADVISORY (TA).

#### **Ustalenia:**

1. Załoga B738 zgłosiła się do KRL APP dolatując do punktu ATMIR, kontynuując wznoszenie do FL330.
2. KRL APP wydał zgodę dla załogi B738 na podejście STAR IRLUNIT i zniżanie do FL170.
3. Załoga B738 poprosiła o możliwość wykonania podejścia z widocznością. KRL APP zezwolił początkowo na podejście po prostej do punktu GD908.
4. W tym czasie ze wschodu na zachód przez punkt KULEK, na FL340 lot wykonywała załoga samolotu B77L dolatująca do punktu MAGAN (znajdującego się blisko punktu ATMIR) w kierunku punktu GOVEN.
5. Załoga B738 na wysokości FL325 zgłosiła KRL APP wygenerowane polecenia RA i rozpoczęła zniżanie. KRL APP był zaskoczony tą informacją, gdyż jedyny samolot przelatujący w pobliżu B738, wykonywał lot na FL340, a separacja pozioma wynosiła 1500 ft.
6. Omawiając to zdarzenie z Wykładowcą z Ośrodka Szkolenia Personelu ATS zajmującego się działaniem pokładowego systemu zapobiegającego zderzeniom ACAS, ustalono, że prędkość wznoszenia samolotu B738 była za duża w trakcie wznoszenia do FL330.

Duża prędkość wchodzenia spowodowała, że ACAS uznał iż kontynuowanie wchodzenia z taką prędkością spowoduje przelot nakazanego FL330 (level bust) i niebezpieczne zbliżenie się do przelatującego samolotu B77L, co mogło doprowadzić do ewentualnej kolizji.

Załoga B77L zapytana przez KRL ACC, potwierdziła odebranie tylko ostrzeżenia TA (brak RA), (co potwierdza powyższe ustalenie zamieszczone w pkt. 6). Na tych wysokościach dla samolotów lecących poziomo opóźnienie w wygenerowaniu polecenia RA wynosi 10 sekund.

#### **Przyczyna zdarzenia lotniczego:**

Zbyt duża prędkość wznoszenia, co spowodowało wygenerowanie przez ACAS polecenia RA.

#### **Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

**Komisja nie sformułowała** zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

---

Koniec

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