



MINISTERSTWO TRANSPORTU,  
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ  
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 399/13

## UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia:	dr inż. Maciej Lasek
Zastępca przewodniczącego:	mgr inż. Jacek Jaworski
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	dr inż. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	mgr inż. Edward Łojek
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 10 kwietnia 2013 r. okoliczności zdarzenia lotniczego z udziałem samolotu Boeing 737-400, które wydarzyło się w dniu 4 kwietnia 2013 r., **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 uchylające dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała informacje przekazane przez użytkownika za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas wznoszenia do wysokości przelotowej FL340, w okolicy VOR JAB, na wysokości 32500 ft (1500 ft przed wysokością przelotową), TCAS wygenerował sygnał ostrzegawczy „TRAFFIC”. Towarzyszyła mu sygnalizacja na wskaźniku EHSI „RA” wraz z komunikatem „Adjust vertical speed”. Załoga wykonała manewr „Traffic Avoidance”. Po wygenerowaniu komunikatu „Clear of conflict”, powiadomiono o zdarzeniu ATC a następnie kontynuowano wznoszenie do poziomu przelotowego.

### Przyczyna incydentu lotniczego:

Przyczyną zdarzenia był błąd załogi, polegający na utrzymywaniu nadmiernej prędkości wznoszenia. Zgodnie z zapisami Instrukcji Operacyjnej przewoźnika, celem uniknięcia wygenerowania komunikatów ostrzegawczych przez TCAS, wymaga się utrzymywania prędkości wznoszenia nie większej niż 1000ft/min na 1000ft przed nakazaną wysokością.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

### Nadzorujący badanie

dr inż. Maciej Lasek: \_\_\_\_\_ podpis na oryginale