



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	419/18			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	6 marca 2018 r.			
Miejsce zdarzenia:	TMA LGAV			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot Boeing 737-800			
Dowódca SP:	Pilot samolotowy liniowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	119
Nadzorujący badanie:	Piotr Richter			
Podmiot badający:	UŻYTKOWNIK			
Skład zespołu badawczego:	Komisja Użytkownika			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	Informacja o zdarzeniu(raport)			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	6 listopada 2018 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Załoga samolotu Boeing 737 800 (B738) po starcie z lotniska w Paryżu (LFPG) wykonywała lot komercyjny na lotnisko w Atenach (LGAV). W trakcie dolotu do lotniska załoga otrzymała zmianę STAR¹ PIKAD 1B i polecenie na lot prosto (DCT) na punkt nawigacyjny „PIKAD”. Następnie otrzymała zgodę na kontynuowanie lotu na punkt nawigacyjny „KRO” i zezwolenie na zniżanie do poziomu lotu (FL) 170. Ze względu na otrzymanie tzw. „skrótów” w celu redukcji wysokości na krótszym odcinku lotu, zniżanie było wykonywane przez załogę z prędkością lotu wynosząca 0.76 – 0.77 liczby Macha. Na wysokości około 26800 stóp (o godzinie 16:18:43 UTC) system ostrzegania o kolizji w powietrzu (ACAS²) wygenerował polecenie „Resolution Advisory” (RA) –

¹ Standard Arrival Routes.

² Airborne Collision Avoidance System.

„Level Off” (w momencie wystąpienia ostrzeżenia „RA” prędkość wynosiła 311 kts³ CAS⁴ i wzrosła do max 312 kts (o godzinie 16:18:44 UTC).

Dwie sekundy po wystąpieniu polecenia (o godzinie 16:18:45 UTC) autopilot nr: 2 został rozłączony i rozpoczęto wyrównanie zgodnie z „RA”. Sekundę później rozłączono automat ciągu. Komunikat „RA” zanikł o godzinie 16:18:48 UTC. Sekundę później samolot utrzymywał stałą wysokość 26600 stóp, a jego prędkość CAS zaczęła się zmniejszać. Powyższa wysokość utrzymywana była do momentu ponownego włączenia autopilota, które miało miejsce o godzinie 16:19:02 (CAS 299 kts). Dalsze zniżanie było wykonane z użyciem modu V/S⁵, który został uaktywniony o godzinie 16:19:16, a prędkość opadania została ustawiona na 1500 stóp/min (prędkość CAS wynosiła 294kts).

Załoga była zaskoczona brakiem sygnalizacji jakiegokolwiek ruchu kolizyjnego na wskaźniku ACAS. Po otrzymaniu komunikatu „clear of conflict” załoga kontynuowała zniżanie i ze względu na polecenie zmiany częstotliwości nie zgłosiła wygenerowania „RA” do ATC⁶.

Warunki atmosferyczne panujące tego dnia nie miały wpływu na zaistnienie zdarzenia.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Wygenerowanie przez ACAS polecenie „RA” nastąpiło prawdopodobnie w wyniku dużej wartości prędkość sumarycznej zniżającego się B738 i wznoszącego się innego samolotu.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

Adresat - Dział Szkoleń Lotniczych: opublikować notyfikację dla pilotów przypominającą o natychmiastowym informowaniu ATC o odstąpieniu od wykonywania zezwolenia kontroli, w przypadku wygenerowania przez ACAS polecenia „RA”, jest to informacja **priorytetowa**, bez względu na inne polecenia.

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

Brak

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Piotr Richter	

³ Węzeł (jednostka miary).

⁴ Calibrated Air Speed.

⁵ Vertical Speed.

⁶ Organ Kontroli Ruchu Lotniczego