



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	890/18			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>15 kwietnia 2018r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>TMA Tel Aviv (LLBG)</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>Boeing 737-800</i>			
Dowódca statku powietrznego:	<i>Pilot samolotowy liniowy</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	<i>195</i>
Nadzorujący badanie:	<i>Krzysztof Milkowski</i>			
Podmiot badający:	<i>Operator</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>Nie wyznaczono</i>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<i>Informacja o zdarzeniu (raport)</i>			
Zalecenia:	<i>NIE</i>			
Adresat zaleceń:	<i>NIE DOTYCZY</i>			
Data zakończenia badania:	<i>31 lipca 2018 r.</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas zniżania do lądowania na lotnisku LLBG (Tel Aviv) zbliżając się do poziomu lotu FL 100 załoga otrzymała na FMC komunikat „GPS invalid L/R” jak również załoga zauważyła błędne wskazania EGPWS w odniesieniu do terenu. Załoga posiadała tylko informacje z systemu IRS. RNP zwiększył się do 0,45 NM, jednak ze względu na to, że podejście wymagało dokładności RNP 5, załoga kontynuowała procedurę podejścia, po kilku chwilach RNP zmalało do wartości 0,30NM. Kolejna niestandardowa sytuacja związana była z prędkościami Vref. Podczas przygotowania FMC do podejścia wyliczona Vref dla klap w pozycji 30° wynosiła 148 węzłów, wartość ta została wpisana do TOLD CHART. Podczas wykonywania podejścia według ILS, po wypuszczeniu klap w pozycję 30°, prędkość Vref wskazywana na FMC wynosiła 135 węzłów. Pilot lejący określił

prędkość 140 węzłów jako prędkość podejścia, jednak po chwili załoga zauważyła błąd, Vref dla klap w pozycji 40° wynosiła 141 węzłów i była większa niż Vref dla klap w pozycji 30° co w praktyce jest niemożliwe. Załoga kontynuowała podejście z prędkością 148 + 5 węzłów. Po ponownym wybraniu położenia klap do lądowania w FMC prędkość Vref zmieniła się na wartość 148 węzłów. Załoga była zapoznana z NOTAM związanym z sytuacją w Syrii i była świadoma możliwości wystąpienia zakłóceń w działaniu wyposażenia elektronicznego samolotu, co było ujęte w briefing.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Prawdopodobną przyczyną zdarzenia lotniczego były zakłócenia systemów samolotu związane z działaniami militarnymi w Syrii.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

Zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych SMS Operatora;

Dział bezpieczeństwa operatora zaraportował zdarzenie do EVAIR

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie sformułowała zaleceń bezpieczeństwa.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Krzysztof Miłkowski	