



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT 2019/4586

UCHWAŁA

z dnia 14 września 2021 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Boeing 737-800 (B738)
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-ENV
Data zdarzenia:	06 października 2019 r.
Miejsce zdarzenia:	TMA LFPG (Rejon kontrolowany lotnisk w Paryżu)

Po rozpatrzeniu Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia przedstawionego przez Dział Bezpieczeństwa Lotniczego Linii Lotniczej ENTER AIR, działając na podstawie Art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz §18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

Dnia 6 października 2019 r. w trakcie zniżania do lądowania na lotnisku Charles de Gaulle w Paryżu (LFPG), z poziomu lotu (Flight Level) FL150 do FL130, na krótko przed zajęciem poziomu FL130 system ACAS (Airborne Collision Avoidance System) wygenerował informację „TRAFFIC”, która informuje załogę o potencjalnej możliwości naruszeniu minimów separacji. Chwilę później system wygenerował obowiązkowy do wykonania komunikat doradczy RA (Resolution Advisory) „CLIMB” (wznos się), nakazujący załodze zatrzymanie zniżania i wykonanie manewru wznoszenia w celu uniknięcia kolizji w powietrzu. Pilot lecąca zatrzymała zniżanie i wykonała manewr wznoszenia zgodnie z RA, aż do otrzymania z systemu ACAS informacji „DON'T DESCENT” (nie zniżaj się) i później „CLEAR OF CONFLICT” (wolny od ruchu). Następnie załoga zgłosiła kontrolerowi ruchu lotniczego zdarzenie ACAS „RA”. Kontroler poinformował załogę, że kolizyjny statek powietrzny wystartował z lotniska Paryż-Orly (LFPO) i otrzymał zgodę na wznoszenie do poziomu lotu FL110. Załoga ENTER AIR utrzymywała właściwą prędkością zniżania (1000 stóp/min).

Zgodnie z informacjami otrzymanymi od strony francuskiej – minima separacji pomiędzy statkami powietrznymi wynosiły odpowiednio: w poziomie – 2,25 Nm, w pionie – 1700 stóp i nie zostały naruszone przez SP-ENV.

2. Przyczyna zdarzenia

Zbyt duża prędkość wznoszenia samolotu będącego poniżej samolotu SP-ENV.

3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

Nie wskazano

4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane przez podmiot badający:

Opublikować informacje o przebiegu i okolicznościach zdarzenia w następnym Flight Safety Bulletin.

5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie wydano.


Nadzorujący badanie

CZŁONEK
Państwowej Komisji
Badania Wypadków Lotniczych


Piotr Borowik

Przewodniczący Komisji

PRZEWODNICZĄCY
Państwowej Komisji
Badania Wypadków Lotniczych


Bogusław Trela