



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

| | | | | |
|----------------------------------|--|----------------|---------------|--------------------|
| Numer ewidencyjny zdarzenia: | 84/16 | | | |
| Rodzaj zdarzenia: | INCYDENT | | | |
| Data zdarzenia: | 16 stycznia 2016 r. | | | |
| Miejsce zdarzenia: | Rejon Informacji Powietrznej Warszawa (EPWW) | | | |
| Rodzaj, typ statku powietrznego: | 1) Samolot, Boeing 737-800 (B738) 2) Samolot, Boeing 737-500 (B735) | | | |
| Dowódca SP: | Brak danych | | | |
| Liczba ofiar / rodzaj obrażeń: | <i>Śmiertelne</i> | <i>Poważne</i> | <i>Lekkie</i> | <i>Bez obrażeń</i> |
| | | | | |
| Nadzorujący badanie: | Bogdan Fydrych | | | |
| Podmiot badający: | Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej | | | |
| Skład zespołu badawczego: | nie wyznaczano | | | |
| Zalecenia: | NIE | | | |
| Adresat zaleceń: | NIE DOTYCZY | | | |
| Data zakończenia badania: | 10 października 2016 r. | | | |

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Zadziałanie systemu ACAS - wygenerowanie RA o godz. 11:39 UTC na pokładach statków powietrznych znajdujących się w okolicach punktu nawigacyjnego KOTEK. Załoga samolotu B738 wykonywała lot na poziomie (FL) 390 otrzymał zezwolenie zniżania do poziomu FL 370. Załoga samolotu B735 wykonywała lot na FL 360. Załoga B738 dolatując do poziomu FL 376 zgłosił TCAS RA i zatrzymał zniżanie. Chwilę później załoga samolotu B735 potwierdziła otrzymanie TCAS RA, pozostał jednak na poziomie FL360.

Ustalenia:

1. W momencie gdy B738, na FL375, zgłosił TCAS RA, B735 wykonywał lot na FL360 w odległości 5.7NM. Załoga B735 nie zgłosiła zadziałania TCAS.
2. Załoga B738 zniżanie z FL390 do FL375 wykonała w czasie od około 11:39:28 UTC do 11:40:00 UTC co daje średnią prędkość pionową około 3000ft/min.

3. Załoga B738 nie zastosował się do zalecenia Aneksu 6 pkt. 4.4.10:

"Jeżeli nie określono inaczej w instrukcjach służb kontroli ruchu lotniczego, w celu uniknięcia zbędnych wydań poleceń przez system unikania kolizji w locie (ACAS II) na lub zbliżając się do sąsiadujących wysokości lub poziomów lotu operator powinien określić procedury, dzięki którym samolot wznoszący się lub zniżający do przydzielonej wysokości lub poziomu lotu, szczególnie przy włączonym autopilocie, w przypadku gdy piloci mają świadomość zbliżającego się samolotu na sąsiadującej wysokości lub poziomie lotu, będzie mógł wznosić się lub zniżać z prędkością mniejszą niż 8 stóp/sek lub 1500 stóp/min (w zależności od dostępnych instrumentów) przez ostatnie 300 m (1000 stóp) wznoszenia lub zniżania. "

4. Nie stwierdzono błędów w pracy ATM.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Zbyt duża prędkość zniżania.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

Zespół Badania Zdarzeń ATM przygotował informację dla zgłaszającego zdarzenie kontrolera zawierającą ustalenia z przeprowadzonego badania zdarzenia oraz dla operatora samolotu B738.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

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