

Warszawa, dnia 16 marca 2006 roku

**MINISTERSTWO
TRANSPORTU I BUDOWNICTWA**
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

00-928 Warszawa, ul. Chałubińskiego 4/6
Tel. +48 (22) 630 11 31; 630 11 44; 630 11 42
Fax +48 (22) 630 11 43

PROTOKÓŁ
O WYNIKU BADANIA INCYDENTU LOTNICZEGO Nr 289/05

1. Data i czas UTC/LMT zaistnienia incydentu: 17.12.2005 10.15 UTC.
2. Miejsce startu i przeznaczenia : Helsinki (EFHK) – Monachium (EDDM)
3. Miejsce incydentu ⁽¹⁾: FIR Warszawa AWY UP861
4. Rodzaj i typ statku/statku powietrznego ⁽²⁾: Airbus 319 OH-LVD
5. Rodzaj lotu ⁽³⁾: Lot rozkładowy IFR.
6. Faza lotu ⁽⁴⁾: zniżanie z FL380 do FL340.
7. Czynniki pogody ⁽⁴⁾: Nie miały wpływu na Incydent.
8. Dane dowódcy/załogi statku powietrznego ⁽⁵⁾: Brak danych.
9. Opis przebiegu i okoliczności incydentu ⁽⁶⁾:

Samolot rejs FIN803 wykonywał lot w drodze lotniczej UP861 na FL380. ACC LKAA poprosił ACC EPWW aby zniżyć FIN803 do FL340. O godz. 10.12.27 UTC krl radarowy sektora ACC „TRZ” wydał FIN803 polecenie zniżania z FL380 do FL340 z prędkością 1000 ft/min. FIN803 powtórzył polecenie zniżania z FL380 do FL320 z prędkością 1000 ft/min. Krl nie poprawił błędnie powtórzonych przez FIN803 poleceń. O godz 10.17.37 UTC krl radarowy sektora ACC „TRZ” zauważył, że FIN803 znajduje się na FL331 i zatrzymał jego dalsze zniżanie, przypominając mu o tym, że zgoda na schodzenie była tylko do FL340. O godz. 10.20.18 UTC krl radarowy sektora ACC „TRZ” przeprosił FIN803 za swój błąd i przekazał go nadłączność z ACC LKAA. W momencie zdarzenia w pobliżu FIN803 nie było żadnego innego ruchu.

10. Analiza incydentu:

Z analizy zapisu radiotelefonicznej korespondencji pomiędzy FIN803 a krl radarowym sektora AC „TRZ” wynika, że to błąd krl polegający na nie zauważeniu błędnie powtórzonych przez załogę FIN803 poleceń zniżania do FL320 zamiast FL340.

11. Przyczyna/przyczyny incydentu:

Błąd krl polegający na nie zauważeniu błędnie powtórzonych przez załogę FIN803 poleceń zniżania do FL320 zamiast FL340.

12. Zalecenia profilaktyczne:

Służby Ruchu Lotniczego uważnie słuchać powtórzeń zezwoleń załóg statków powietrznych w celu ich natychmiastowego poprawienia w przypadku wystąpienia błędnego powtórzenia.

13. Informacje uzupełniające(dodatkowe)

.....
(podpis i pieczęć badającego incydent)

OBJAŚNIENIA

- Ad⁽¹⁾, Kod ICAO lotniska, nazwa lądowiska lub innego miejsca przystosowanego do startów i lądowań, współrzędne geograficzne, odległość od pomocy r/nawigacyjnej itp.
- Ad⁽²⁾ Jeśli to możliwe także, rodzaj napędu, rodzaj podwozia-chowane czy stałe, max ciężar startowy oraz nr seryjny płatowca i rok jego produkcji.
- Ad⁽³⁾ Według przepisów wykonywania lotów: IFR, VFR, Spec VFR, postój, kołowanie, start, lot po trasie, manewrowanie, podejście do lądowania, lądowanie
- Ad⁽⁴⁾ Pod tym pojęciem należy rozumieć zjawiska takie jak : ograniczona widzialność, turbulencja, oblodzenie, burza z piorunami, boczny wiatr, opad deszczu /śniegu/mżawki, które miały lub mogły mieć wpływ na incydent itp.
- Ad⁽⁵⁾ Rodzaj uprawnień lotniczych, nalot ogólny, nalot na statku powietrznym, na którym zdarzył się incydent oraz jego wiek i płeć.
UWAGA: nie podajemy danych osobowych biorącego (biorących) udział w zdarzeniu..
- Ad⁽⁶⁾ Proszę opisać zdarzenie w sposób możliwie jasny i precyzyjny. Opis powinien zawierać m. in. odpowiedzi na pytania: co się wydarzyło i jak?, w jaki sposób się objawiło?, jaką akcję podjęto?, jaka akcja była potrzebna?, jaki czynnik spowodował taką sytuację?, dlaczego taka sytuacja zaistniała? oraz sugestie mające na celu uniknięcie takich zdarzeń.