

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych  
ul. Chałubińskiego 4/6  
00-928 Warszawa  
tel. +48 (22) 630 11 31; fax. +48 (22) 630 11 43  
telefon alarmowy: 0-500 233 233

## **RAPORT KOŃCOWY Z BADANIA INCYDENTU LOTNICZEGO**

### **1. Data i czas zaistnienia incydentu:**

Dnia 11 lipca 2006 roku godz. ok.20.13 UTC

### **2. Miejsce lądowania:**

Lotnisko Newark - Nowy Jork – USA (KEWR)

### **3. Miejsce zdarzenia:**

2 NM od punktu nawigacyjnego „CRANK” (41-24-59.790N/074-23-19.930W)  
– przestrzeń powietrzna USA

### **4. Rodzaj, typ, znaki rozpoznawcze, właściciel statku powietrznego:**

Samolot Boeing 767-300

Znaki rozpoznawcze: SP-LPF,

Użytkownik: PLL „LOT”

### **5. Typ operacji:**

Lot rozkładowy

### **6. Faza lotu:**

Procedura nizania do lądowania.

### **7. Warunki lotu:**

Według przepisów IFR, wieczór.

### **8. Czynniki pogody:**

Nie miały wpływu na zaistnienie zdarzenia:

### **9. Organizator lotów:**

PLL „LOT”

### **10. Dane dotyczące dowódcy SP:**

Brak danych

### **11. Opis przebiegu i okoliczności zdarzenia:**

W trakcie zniżania do wysokości 7000 stóp w odległości ok. 2 NM od punktu nawigacyjnego „CRANK” pilot samolotu został poinformowany przez kontrolera ruchu lotniczego o innym

samolocie wykonującym lot według przepisów VFR na wysokości 6500 stóp . Kilka sekund później pojawiła się sygnalizacja TA w odniesieniu do samolotu znajdującego się na wysokości 6000 stóp, który nadal się wznosił . Chwilę później pojawiła się sygnalizacja TCAS „RA” „CLIMB”. Pilot wykonujący lot odłączył autopilota i wykonał polecenie TCAS. Na podstawie informacji otrzymanych z NTSB można stwierdzić, że przyczyną zdarzenia było zaniżenie separacji wysokościowej pomiędzy samolotem B767 wykonującym lot według przepisów IFR w przestrzeni powietrznej kontrolowanej klasy „C”, a samolotem wykonującym lot według przepisów VFR. Pilot B767 prawidłowo wykonał zalecenie TCAS „RA” wznosząc się do wysokości 7300 stóp a następnie zniżył się na nakazaną wysokość 7000 stóp.

## **12. Przyczyna zdarzenia:**

Bezpośrednią przyczyną incydentu było niezapewnienie przez organ kontroli ruchu lotniczego separacji wysokościowej pomiędzy samolotem Boeing 767 a samolotem wykonującym lot według przepisów VFR.

## **13. Zalecanie profilaktyczne.**

1. Władze lotnicze USA według własnych ustaleń.
2. Przypomnieć załogom o obowiązku informowania organów służb ruchu lotniczego o wykonywaniu działania według ACAS.

**KONIEC**

Kierujący badaniem incydentu:

Bogdan Fydrych

.....