

Warszawa, dnia 30 maja 2006 r.

36 SPLT,
Dowództwo Sił Powietrznych

„Central Wings”
Ul. 17-go Stycznia 39
00-906 Warszawa

Nr ewidencyjny zdarzenia lotniczego

45/06

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 23 marca 2006 roku. godz. ok. 08.02 UTC

2. Miejsce startu i zamierzonego lądowania:

Lot nr: PLF633 - ADEP-EPWA DEST-EPRZ.

Lot nr: LOT3933 - ADEP-EPPO DEST-EPWA

3. Miejsce zdarzenia:

FIR WARSZAWA – TMA EPWA - 25 NM w dolocie do punktu nawigacyjnego LIN

4. Rodzaj, typ, znaki rozpoznawcze, użytkownik statku powietrznego:

Lot nr: PLF633:

Śmigłowiec MI-8

Znaki rozpoznawcze: 633

Użytkownik: 36 Specjalny Pułk Lotnictwa Transportowego

Lot nr: CLW272

Samolot: Boeing 737-300

Znaki rozpoznawcze: SP-LMC;

Użytkownik: Central Wings

5. Typ operacji:

Lot nr: PLF633 – lot dyspozycyjny

Lot nr: CLW272 – lot komercyjny

6. Faza lotu:

Lot nr: PLF633 w trakcie wznoszenia do FL060.

Lot nr: CLW272 w trakcie zniżania do FL070.

7. Warunki lotu:

Według przepisów IFR; rano

8. Czynniki pogody:

Bez wpływu.

9. Organizator lotów:

Lot nr: PLF633 - 36 Specjalny Pułk Lotnictwa Transportowego.

Lot nr: CLW272 – „Central Wings”

10. Dane dotyczące dowódcy SP:

PLF633

Mężczyzn , lat 34;

nalot ogólny: 1302 godzin;

nalot na typie: 591 godzin;

Lot nr: CLW272

Mężczyzn , lat 33;

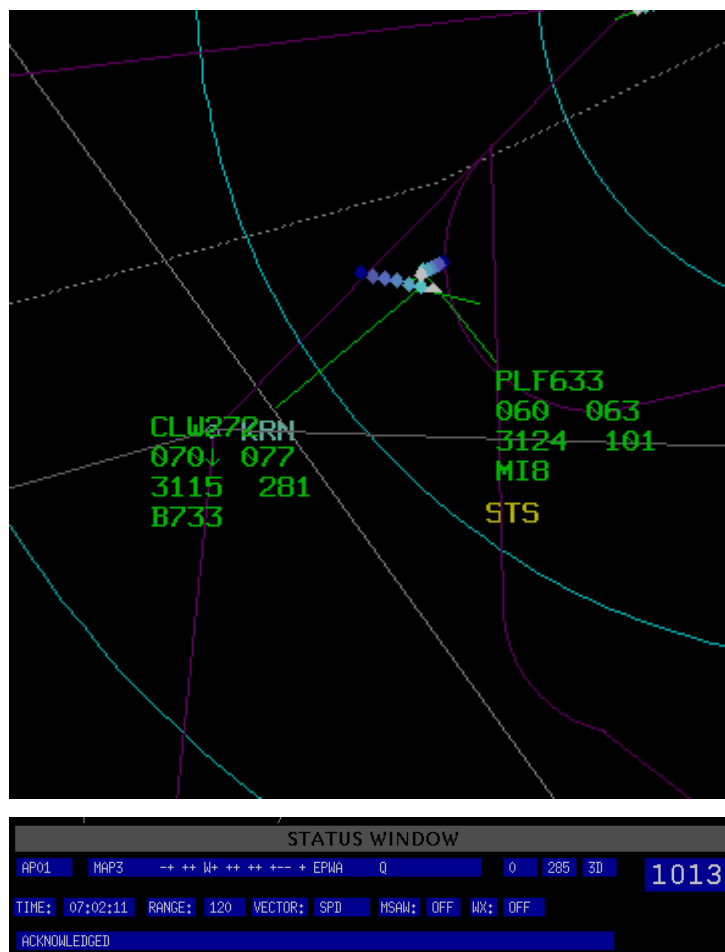
nalot ogólny - 3500 h

nalot na 737 - 2000 h

ważność licencji: 30.09.2006

11. Opis przebiegu i okoliczności zdarzenia:

Śmigłowiec PLF633 wykonywał lot z EPWA do EPRZ. Po nawiązał łączności z kontrolerem ruchu lotniczego organu kontroli ruchu lotniczego zbliżania EPWA (krl APP EPWA) został zidentyfikowany, a następnie otrzymał zezwolenie na wznoszenie do FL060. Samolot CLW272 wykonywał lot z EPPO do EPWA. Po nawiązaniu łączności z krl APP EPWA CLW272 został zidentyfikowany a następnie otrzymał zezwolenie na zniżanie do FL070. Przy dolatywaniu CLW272 do FL070, krl nakazał zatrzymanie i utrzymywanie FL070 oraz przekazał informację o ruchu lotniczym przelatującym poniżej niego. Ok godz.07.01 UTC załoga CLW272 wstrzymała zniżanie na FL072 i poinformowała krl APP o obserwowanym na wskaźniku TCAS statku powietrznym. Następnie krl APP EPWA poprosił PLF633 o utrzymywanie FL060. Ok. godz. 07.02 UTC załoga CLW272 zgłosiła zadziałanie systemu ACAS i wykonała wznoszenie do FL077. Następnie krl APP EPWA zwrócił uwagę załodze PLF633, że mieli utrzymywać FL060. Załoga potwierdziła ze względu na posiadane na wyposażeniu śmigłowca Mi-8 wysokościomierze wyskalowane w metrach utrzymywanie dokładnie 1850 m, co odpowiada według opublikowanym Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 11 marca 2004 r. w sprawie szczegółowych technicznych przepisów ruchu lotniczego (Dz.U. Nr 44 poz.414) „Tabeli poziomów lotu” FL060. Załoga PL633 następnie zapytała krl APP EPWA o wartość wysokości obserwowanej przez niego na radarze. Krl APP EPWA odpowiedział, że obserwuje 6300 ft.



Po powrocie na lotnisko załoga PLF633 zgłosiła personelowi technicznemu, że transpondera zawyża wysokość o 300 stóp. Zostało to potwierdzone przez odczyt zapisów z rejestratora pokładowego SARP-12DM, gdzie zarejestrowana została utrzymywana przez załogę PLF633 wysokość dokładnie 1850 m. Przyczyną błędnych wskazań transpondera było uszkodzenie wysokościomierza kodującego SSD-120-35AE, który został wymieniony.

Na podstawie zapisów z rejestratora lotu CLW272 nie stwierdzono zadziałania systemu ACAS „RA CLIMB”, działanie załogi CLW272 (potwierdzone zapisem w ASR) było podjęte celu zapewnienia separacji pionowej 1000 stóp zarejestrowanych w stosunku do śmigłowca PLF633. Powyższe działanie załogi CLW272 w odniesieniu do procedur stosowanych przy wykorzystywaniu systemu ACAS było nieprawidłowe, ponieważ system ACAS jest systemem ostrzegawczym, i nie można go wykorzystywać na podstawie informacji „TRAFFIC” do zapewnienia jakiegokolwiek separacji.

12. Przyczyny zdarzenia:

1. Uszkodzenie wysokościomierza kodującego SSD-120-35AE transpondera radaru wtórnego śmigłowca Mi-8.
2. Niezgodne z procedurą wykorzystanie systemu ACAS w celu zapewnienia separacji przez załogę CLW272.

13. Zalecenia profilaktyczne.

- 1. Przypomnieć załogom samolotów wyposażonych w system ACAS procedury postępowania w przypadku jego zadziałania, ze szczególnym zwróceniem uwagi na nie wykorzystywanie go w celu zapewniania separacji.*
- 2. Omówić zdarzenie z załogami statków powietrznych szczególnie latających na samolotach wyposażonych w urządzenie TCAS.*
- 3. Materiały ze zdarzenia przekazać do Ośrodka Szkolenia Agencji Ruchu Lotniczego celem wykorzystania w trakcie przeprowadzanych kursów przygotowawczych oraz odświeżających dla kontrolerów ruchu lotniczego.*

KONIEC

Kierujący badaniem incydentu:

Bogdan Fydrych

.....