

**SPRAWOZDANIE KOŃCOWE**  
**DOTYCZĄCE INCYDENTU Nr 169/07 dnia 15.05.2007r.**  
**Samolotu ATR 72-202 SP-LFA – EUROLOT S.A.**

**1 INFORMACJE FAKTYCZNE**

## 1.1 Historia lotu

Lot rozkładowy Frankfurt - Wrocław. Po starcie z FRA załoga otrzymała zgodę na wznoszenie do FL080. Załoga ustawiła poziom lotu FL180 (na panelu AFCS control panel) i kontynuowała wznoszenie. Po przekroczeniu ok. FL085 załoga poprosiła o potwierdzenie otrzymanej zgody. Przerwano wznoszenie, po czym otrzymano kolejną zgodę do FL110. Podczas incydentu nie naruszono separacji z innym ruchem lotniczym. Dalszy lot bez zakłóceń.

## 1.2 Uszkodzenia statku powietrznego – nie było.

## 1.3 Inne uszkodzenia – nie było

## 1.4 Informacje o składzie osobowym

Lot wykonano w składzie załogi 2/2 (kokpit/załoga kabiny pasażerskiej)

Kapitan:

Data urodzenia	1968			
Licencja	Rodzaj i numer	PL- -ATPL(A)-04		
	Data wydania	29.01.2004		
	Data ważności	29.01.2009		
	Uprawnienia	TRI ATR 42/72		
Obowiązkowe kontrole	KWT	Data kontroli	2006	
		Ważne do	31.12.2007	
	KTP / profiency checz	Data kontroli	2006	
		Ważne do	31.10.2007	
	Line check	Data kontroli	2006	
		Ważne do	31.12.2007	
	Badania	Klasa / ogr.	K1 1	
		Data badania	05.01.2007	
Ważne do		04.01.2008		
Nalot	Ogólny	8180 h		
	Na ATR 42/72	3700 h		
	W ostatnich 24 h	Ogólny	0.00 h	
		Na ATR 42	0.00 h	
	W ostatnich 90 dniach	Ogólny	130 h	
		Na ATR 42/72	130 h	
Zestawienie ostatnich 10 lotów przed incydentem				
1	15.05.2007	EPWR-EDDF	2.00 h	
2	15.05.2007	EPWA-EPWR	1.10 h	
3	28.04.2007	EPWR-EPWA	1.15 h	
4	28.04.2007	EPWA-EPWR	1.10 h	
5	28.04.2007	EPWR-EPWA	1.10 h	

6	28.04.2007	EPWA-EPWR	1.05 h
7	27.04.2007	EPWA-EPSC	1.20 h
8	27.04.2007	EPSC-EPWA	1.30 h
9	27.04.2007	EPWA-EPWR	1.10 h
10	27.04.2007	EPWR-EPWA	1.05 h

- 1.5 Informacje o statku powietrznym
- 1.6 Informacje meteorologiczne  
QNE 1013 hPa, Brak pozostałych danych, bez znaczenia przy analizie incydentu
- 1.7 Pomoce nawigacyjne  
Bez zastrzeżeń
- 1.8 Łączność – utrudniona ze względu na duży ruch lotniczy
- 1.9 Informacje o lotnisku – Frankfurt EDDF
- 1.10 Rejestratory pokładowe – pracowały prawidłowo.
- 1.11 Informacje o szczątkach i zderzeniu – nie dotyczy
- 1.12 Informacje medyczne i patologiczne – nie dotyczy
- 1.13 Pożar – nie było
- 1.14 Czynniki przeżycia – nie dotyczy
- 1.15 Badania i ekspertyzy  
Odebrano oświadczenie od kapitana. Przeanalizowano zapis QAR.
- 1.16 Informacje o organizacjach i działalności administracyjnej – nie dotyczy
- 1.17 Informacja uzupełniająca – brak
- 1.18 Użyteczne lub efektywne metody badania – nie było potrzeby stosowania

## 2 ANALIZA

Podczas startu załoga potwierdziła nieprawidłowy poziom lotu. Błąd w interpretacji mógł być spowodowany: dużym obciążeniem częstotliwości – nie został on wychwycony i skorygowany przez służby ATC. Jako czynnik mający wpływ na jakość odbioru Komisja uznała duży poziom hałasu w kabinie LFA (brak pomiarów) oraz jakość używanych słuchawek. Załoga nie była przekonana o właściwej interpretacji polecenia kontroli ruchu lotniczego, na poziomie FL085 poproszono o weryfikację. Na zapisie QAR zaznaczony jest moment wypięcia autopilota i korekty wysokości. Po otrzymaniu zgody na dalsze wznoszenie – kontynuowano lot.

Komisja EuroLOT SA nie otrzymała dokumentacji incydentu ze strony kontroli we FRA.

### **3 WNIOSKI KOŃCOWE**

Błąd załogi polegający na błędnej interpretacji polecenia ATC, błąd kontroli ruchu lotniczego – brak korekty potwierdzonego wcześniej nieprawidłowego poziomu lotu.

### **4 ZALECENIA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA**

- Powiadomić załogi podczas szkoleń okresowych zwracając uwagę na użycie słuchawek podczas krytycznych operacji (start i lądowanie) oraz zasad współpracy w załodze – wychwytywanie błędów komunikacji
- Wystąpić do Zarządu EuroLOT SA z propozycją wyposażenia samolotów (lub pilotów) w słuchawki o większym stopniu tłumienia otaczającego hałasu.

Komisja Badania Incydentów Lotniczych EuroLOT S.A w składzie:

Załączniki:

- Wydruk z QAR  
*1 strona*
- ASR ze zdarzenia  
*1 strona*