



RAPORT KOŃCOWY

postępowania nr: **ABI-6622-154/08**

Formularz
F04-PP-ABIK-01
Strona 1 z 2
Wydanie
00/2008-03-10

„The sole objective of the investigation of an accident or incident shall be the prevention of accident and incident. It is not the purpose of this activity to apportion blame or liability”
Annex 13 ICAO

I. PODSTAWOWE INFORMACJE

Data zdarzenia:	Godzina zdarzenia:	Miejsce zdarzenia:	Charakter zdarzenia:
2008-05-06	09:46 UTC	Najbliższy punkt TRZ	Zbyt duża prędkość zniżania UTA723 doprowadziło do wyzwolenia TCAS RA u DLH3184.

II. ZEBRANE MATERIAŁY

Odtworzono zobrazowanie radarowe prezentowane na stanowisku KRL ACC GAT Sektor T.
Wykonano zrzuty z zobrazowania.

III. FAKTY

DLH 3184, A 320 wykonywał lot z EDDF do UDDF na FL 350.
UTA 723, T 154 wykonywał lot z USTR do EDDM początkowo na FL 380. O godz. 09.43.57 UTA 723 rozpoczął zniżanie do FL 360.
O godz. 09.44.40 UTA 723 przecinał FL 368 kiedy załączył się na wskaźniku KRL ACC GAT sygnał CAW.
UTA 723 przy dochodzeniu do FL 360 utrzymywał przez 17 sekund FL 363 aby wyrównać lot na FL 361.
Oba statki powietrzna minęły się w sposób prawidłowy. Załogi były poinformowane o sytuacji ruchowej.

IV. USTALENIA

UTA723 w wyniku niezachowania właściwej prędkości zniżania (1900 ft/min) na dystansie ostatnich 1000 ft przy dochodzeniu do nakazanego przez KRL ACC GAT fl 360, doprowadziło do tego, że na pokładzie DLH3184 zadziałał pokładowy system TCAS RA. Załoga DLH3184 poinformowała o RA ale nie zmieniła nakazanego poziomu lotu.

V. KWALIFIKACJA ZDARZENIA

Klasyfikacja Działu ATM/CNS określa, że zdarzenie było incydem w ruchu lotniczym.

Polegało na potencjalnym zagrożeniu niebezpiecznym zbliżeniem.

Nie stwierdzono błędów w pracy ATM.

Na podstawie przepisów „ESARR 2 Składanie meldunków oraz rozpatrywanie nieprawidłowości w ruchu lotniczym” (Dz. Urz. ULC Nr 5, poz. 27).

UWAGA: w przypadku zakwalifikowania zdarzenia jako incydent w ruchu lotniczym należy wypełnić punkt VI.

VI. DANE O FAKTACH / POZIOMIE ZAGROŻENIA / PRZYCZYNACH (zgodnie z ESARR 2)

1. Fakty:

Liczba stat. pow. uczest. w zdarzeniu	Czy brały udział pojazdy?		Czy brały udział osoby?		Czy brały udział zwierzęta?		Organy ATS	Miesiąc zdarzeni	Liczba rannych ze skutkiem śmiertelnym	Liczba poważnie rannych
	Tak	Nie	Tak	Nie	Tak	Nie				
2	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	ACC	05	Nie dotyczy	

Dane dotyczące poszczególnych statków powietrznych

Rodzaj informacji	Statek pow. 1 (rejs DLH3184)	Statek pow. 2 (rejs UTA723)
Uszkodzenia statku powietrznego	Nie dotyczy	
Typ statku powietrznego	A320	T154
Rodzaj wykonywanego lotu	Rozkładowy	Rozkładowy
Rodzaj lotu (GAT, OAT)	GAT	GAT
Faza lotu (od kołowania do lądowania)	Lot trasowy	Lot trasowy
Przepisy wykonywania lotu (VFR, IFR)	IFR	IFR
Rodzaj zapewnianej służby ATM	ACC KRL Sektor T	ACC KRL Sektor T



RAPORT KOŃCOWY

postępowania nr: **ABI-6622-154/08**

Formularz
F04-PP-ABIK-01
Strona 2 z 2
Wydanie
00/2008-03-10

Klasa przestrzeni powietrznej	C	C
Inne rodzaje przestrzeni (D, P, R)	---	---
Rodzaj zgłoszenia (Airprox, Acas, inne)	---	---
Rodzaj systemu monitorującego	---	---

2. Poziom zagrożenia:

Waga zagrożenia: kod: C3
def.: Znaczący incydent.

Częstotliwość występowania: kod: 1
def.: bardzo często.

Uwaga: otwórz plik kalkulator.xls dostępny na „Inspekcja-c125”:\ABIK_ogolny\Kalkulatory.

UWAGA: w przypadku zakwalifikowania zdarzenia jako niebezpieczne zbliżenie (patrz punkt V) zgodnie z pkt. Xxx xxx PL-4444 należy określić stopień ryzyka niebezpiecznego zbliżenia.

- ryzyko kolizji - bezpieczeństwo nie zapewnione - brak ryzyka kolizji - zagrożenia nie określono

3. Udział elem. naziemnego syst. ATM:

- bezpośredni

- pośredni

- bez wpływu ATM**

*) w sytuacji gdy element naziemny systemu ATM nie miał wpływu na zdarzenie

4. Przyczyny

Kategoria	Rodzaj
Inne	Załoga a/c UTA 723

VII. PROPOZYCJE WNIOSKÓW

Treść wniosku

1. Zwrócenie uwagi operatorowi linii UTA o konieczności wprowadzenia, jeśli takich brak lub stosowania się do standardowych operacji dotyczących prędkości nie większej jak 1000 ft/min w trakcie zniżania lub nabierania wysokości do nakazanego przez służby ATC poziomu lotu.