



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT 2018/0503

UCHWAŁA

z dnia 28 marca 2023 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot, Learjet 60XR
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-CEZ
Data zdarzenia:	10 marca 2018 r.
Miejsce zdarzenia:	FIR UMMV (Mińsk, Białoruś)

Po rozpatrzeniu raportu końcowego z badania zdarzenia i zgromadzonej dokumentacji przedstawionych przez podmiot badający, działając na podstawie art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz § 18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (z późn. zm.), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

Załoga w składzie instruktor pilot i pilot szkolony wykonywała lot szkolny (Line Training) samolotem Learjet 60XR o znakach rozpoznawczych SP-CEZ. Lot był wykonywany z lotniska EDDN (Nuernberg, Niemcy) na lotnisko UMMS (Mińsk, Białoruś).

W czasie lotu w FIR¹ UMMV, według IFR, w nocy (po zmierzchu), na FL 330 załoga otrzymała polecenie zniżania do FL 220. O godz. 18:50 LMT pilot lecący (instruktor) rozpoczął zniżanie i obserwował działania pilota szkolonego, który w FMS² ustawiał parametry procedury zniżania.

Po kilku sekundach załoga zauważyła, że prędkość samolotu się zmniejsza, a wysokość rośnie, zbliżając się do FL 350.

Kontroler ruchu lotniczego (ATCO³) oświadczył, że obserwował informacje o parametrach lotu samolotu przesyłane przez transponder w Modzie S i zauważył wznoszenie zamiast zniżania oraz zanik danych o prędkości pionowej trwający około 40 s. ATCO, zobowiązany do reakcji na odchylenie wysokości lotu samolotu o 300 ft, upewnił się czy załoga właściwie zrozumiała polecenie zniżania.

¹ FIR – Flight Information Region, rejon informacji powietrznej.

² FMS - Flight Management System, system zarządzania lotem.

³ ATCO – Air Traffic Control Officer.

Załoga potwierdziła zniżanie do FL 220, instruktor przerwał wznoszenie i kontynuował lot zgodnie z poleceniem ATCO. Po rozpoczęciu zniżania samolotu na etykiecie zobrazowania radarowego ponownie pojawiła się wartość jego prędkości pionowej.

ATCO nie zgłosił odchylenia wysokości uznając, że wystąpiło chwilowe nieprawidłowe wskazanie informacji otrzymanej z transpondera samolotu. Podobny wniosek został wyciągnięty przy ponownej ocenie zdarzenia przez ANSP⁴ Białorusi. W czasie zdarzenia w pobliżu SP-CEZ nie było innych statków powietrznych.

Przeprowadzona przez operatora analiza działania pilota szkolonego wykazała, że popełnił on błąd polegający na ustawieniu w FMS wartości prędkości pionowej na wznoszenie zamiast na zniżanie.

2. Przyczyna zdarzenia:

Błędne ustawienie w FMS wartości prędkości pionowej samolotu.

3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

Niewłaściwy nadzór instruktora nad działaniami pilota szkolonego.

4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane/zrealizowane przez podmiot badający:

Dyrektor Operacji Lotniczych operatora samolotu przeprowadził z załogą rozmowę o zdarzeniu.

5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

.....
(podpis na oryginale)

Przewodniczący Komisji

.....
(podpis na oryginale)

⁴ ANSP – Air Navigation Service Provider, instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej.