

Warszawa, dnia 3 listopada 2016 r.

Poz. 149

**KOMUNIKAT NR 93  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 2 listopada 2016 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego nr 1458/2015**

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225) w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. **Wypadek lotniczy**, który wydarzył się w dniu 22 lipca 2015 r. na samolocie Boeing 737-800 (B73S) i samolocie Boeing 777 (B77L), klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik ludzki"**  
**w grupie przyczynowej: "H4 – Błędy proceduralne"**  
**oraz**  
**"Czynnik organizacyjny"**  
**w grupie przyczynowej: "O2 – System szkolenia".**

**2. Opis okoliczności wypadku lotniczego:**

Skrócony opis zdarzenia powstał na podstawie raportu końcowego przesłanego przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Prezesem ULC” w dniu 12 września 2016 r.

Wygenerowanie przez pokładowy system zapobieganiu kolizjom w powietrzu (ACAS – Airborne collision avoidance system) polecenia wykonania zniżania RESOLUTION ADVISORY (RA „DESCENT”) przez załogę samolotu B738. Najmniejsza odległość pomiędzy samolotami biorącymi udział w zdarzeniu wynosiła 1NM w poziomie i 1500 stóp w pionie.

**3. Przyczyna wypadku lotniczego:**

Zbyt duża prędkość wznoszenia, co spowodowało wygenerowanie przez ACAS polecenia RA.

**4. Zalecenia profilaktyczne Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące bezpieczeństwa:**

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie wydała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

**5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa ULC:**

**Prezes ULC przypomina, że:**

System ostrzegawczy ACAS/TCAS ma za zadanie wyeliminować ryzyko kolizji w powietrzu pomiędzy zagrożonymi samolotami w sytuacji, gdy inne metody separacji zawiodły. System ostrzega pilotów o

zbliżaniu się innych samolotów i gdy odległość zmaleje poniżej wartości progowej zaleca właściwe postępowanie.

ACAS II/TCAS II jest w stanie dokładnie określić kierunek ruchu w płaszczyźnie pionowej zbliżającego się samolotu. System udziela „rady” pilotowi RESOLUTION ADVISORY (RA), czyli nakazuje manewr jaki powinien być wykonany dla uniknięcia kolizji. Pilot ma do dyspozycji dwa rodzaje ostrzegania: RA zapobiegawczy (preventive) i RA wykonawczy (positive). Zapobiegawczy informuje pilota, że zmiana wysokości może spowodować konflikt, natomiast wykonawczy doradza wykonanie konkretnego manewru dla uniknięcia kolizji. Wykonanie polecenia RA jest manewrem ostatniej szansy dla załogi i dlatego powinien być wykonywany zgodnie z sugestią systemu, precyzyjnie i we właściwym czasie.

Oprócz rzeczywistych zagrożeń kolizją pomiędzy statkami powietrznymi dochodzi często do wygenerowania sygnałów RA, które zagrożeniami w rzeczywistości nie są. Do takiej sytuacji dochodzi w wyniku niewłaściwego działania załogi statku powietrznego, podczas zmiany wysokości, w celu zajęcia nakazanego poziomu lotu. Wykonanie manewru przez załogę w końcowej fazie zajmowania nakazanego poziomu lotu z dużą prędkością pionową, gdy w sąsiedztwie znajduje się inny statek powietrzny prowadzi do wygenerowania sygnału ostrzegawczego RA z systemu ACAS/TICAS.

**Prezes ULC nakazuje przestrzegać przez załogi statków powietrznych wykonujących lot w FIR Warszawa następującej procedury:**

Ograniczyć prędkość wznoszenia/zniżania maksymalnie do 1000 ft/min w przedziale wysokości 1000 ft przed osiągnięciem nakazanej wysokości lotu.

Informacje zostały umieszczone w Biuletynie Urzędu Lotnictwa Cywilnego nr 9 na stronie:

[http://www.ulc.gov.pl/\\_download/pdf/biul\\_09\\_06.pdf](http://www.ulc.gov.pl/_download/pdf/biul_09_06.pdf)

p.o. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

**Piotr Samson**