



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	2161/15			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>6 października 2015 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>FIR EPWW - TMA EPSC</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>a) Samolot, Saab 340 (SF34) Samolot, Dash 8 (DH8D)</i>			
Dowódcy SP:	<i>Piloci samolotowi liniowi</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
Nadzorujący badanie:	<i>Bogdan Fydrych</i>			
Podmiot badający:	<i>PKBWL</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>nie wyznaczano</i>			
Zalecenia:	<i>NIE</i>			
Adresat zaleceń:	<i>NIE DOTYCZY</i>			
Data zakończenia badania:	<i>12 lis 15 r</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Zbliżenie dwóch statków powietrznych w przestrzeni powietrznej rejonu kontrolowanego lotniska Szczecin – Goleniów (TMA EPSC). W zdarzeniu udział brały samoloty: SF34 oraz DH8D (EPWA - EPSC). O godz. 18:08 UTC załoga samolotu SF34 otrzymała zezwolenie na lot do EPWA. W treści zezwolenia przekazano instrukcję odlotu - po starcie z drogi startowej (RWY) 13 zakręt w lewo w kierunku punktu nawigacyjnego CHO i wznoszenie początkowo do 6000 stóp (ft), które zostało prawidłowo potwierdzone. Samolot wystartował o godz. 18:13 UTC. W tym czasie do NDB CHO od południa zbliżał się samolot DH8D, którego załoga otrzymała zezwolenie na zniżanie do 7000 ft (QNH w TMA w tym czasie wynosiło 1013 hPa). Załoga DH8D otrzymała informację o ruchu z kursem przeciwnym (SF34 wznoszący do 6000 stóp) i polecenie zgłoszenia nawiązania kontaktu wzrokowego z samolotem SF34. Załoga DH8D potwierdził otrzymana informację i od razu zgłosił widoczność samolotu SF34. Również załoga SF34E uzyskał informację o ruchu (DH8D zniżający do 7000 ft) i potwierdziła kontakt wzrokowy z DH8D. Obie załogi zostały poproszone o zgłoszenie minięcia. Ok. 18:13 UTC załoga SF34 zapytała czy mogą odchylić się od kursu w celu bezpiecznego minięcia z DH8D. Kontroler ruchu lotniczego (krl) natychmiast zapytał załogę SF34 czy utrzymują 6000 ft, na co załoga SF34 odpowiedziała, że minęli już wysokość przejściową. Krl powtórzył polecenie utrzymywania 6000 ft. W tym czasie załoga DH8D kilkakrotnie wywołała załogę SF34 i poleciła im zniżanie, a następnie z własnej inicjatywy rozpoczęła manewr

zmiany kursu dla uniknięcia kolizji. Załoga DH8D zgłosiła nowy kurs do krl i po zażegnaniu zagrożenia wykonała podejście proceduralne znad OL. System TCAS nie wygenerował żadnego ostrzeżenia Załoga SF34 po starcie w RWY 13 na wysokości 1000 ft wykonała zakręt w lewo na CHO i kontynuowała dalsze wznoszenie do wysokości 6000 ft na QNH 1013 hPa. Na wysokości 5000 ft A/S zasygnalizował, że pozostało 1000 ft do osiągnięcia zadanej wysokości 6000 ft. Gdy samolot przekroczył zadaną wysokość i nie przerwał wznoszenia załoga wyłączyła AP i przeszła na sterowanie ręczne z jednoczesnym przejściem do lotu poziomego a następnie do zniżania. Czas zwłoki w zareagowaniu i bezwładność samolotu spowodowała że samolot osiągnął w tym czasie wysokość 6500 ft zanim przeszedł na zniżanie z jednoczesnym odchyleniem ze względu na lecącym z kursem przeciwnym DH8D, który zniżał się do wysokości 7000 ft z kursem na CHO. TCAS RA nie zadziałał, a Załoga SF34 również obserwowała DH8D, który był na kursie przeciwnym. Po minięciu CHO i samolotu DH8D załoga SF34 otrzymała zgodę krl na kontynuowanie wznoszenia do FL 190 z kursem do EPWA. Dalsze wznoszenie przebiegało normalnie na włączonym AP i standardowo zadziałała sygnalizacja informująca że zostało 1000 ft do zadanego FL. Załoga samolotu (według jej oświadczenia) wykonująca lot z włączonym AP po przekroczeniu FL 190 również nie przechwycił zadanej wysokości w związku z czym ponownie przeszła na sterowanie ręczne. Po wylądowaniu w EPWA kapitan SF34 zgłosił usterkę mechanikowi i dokonał odpowiedniego wpisu w dokumentacji samolotu.

W trakcie zbliżenia z DH8D w przestrzeni TMA EPSC nie było innego ruchu.

Według zapisu radarowego systemu PEGASUS 21 różnica wysokości w trakcie zdarzenia wynosiła 500 ft. Załogi nie zgłosiły zadziałania systemów ACAS, również system PEGASUS 21 nie wygenerował STCA.

Informacje o składzie osobowym:

Załoga samolotu SF34:

Kapitan, mężczyzna, lat 58;

Nalot ogólny - 7200 h;

Nalot na SF34 - 3500 h;

Nalot w ostatnich 28 dniach - 43:58 h;

Nalot w ostatnich 24 h – 03 h 21 min.;

Czas odpoczynku – 05-10-2015 od 00:25 LT do 19:00 LT.

Pierwszy oficer, mężczyzna, lat 55;

Nalot ogólny - 4830 h;

Nalot na SF34 3022 h;

Nalot w ostatnich 28 dniach – 40 h 46 min;

Nalot ostatnie 24 h – 3 h 21 min.;

Czas odpoczynku - od 00:25 do 19:00 w dniu 6.10.2015 r

Załoga samolotu DH8D:**Kapitan**, mężczyzna, lat 49;

Nalot ogólny 14000 h;

Nalot na DH8D 1500 h;

Nalot w ostatnich 28 dniach – 48 h;

Nalot w ostatnich 24 h – 5 h 26 min.;

Czas odpoczynku – 14 h 05 min.

Pierwszy oficer, mężczyzna, lat 30;

Nalot ogólny: 1370 h,

Nalot na DHC8: 670 h,

Nalot w ostatnich 28 dniach - 53 h;

Nalot w ostatnich 24 h - 5 h 26 min.;

Czas odpoczynku – 14 h 05 min.

Członkowie załóg samolotów w dniu zdarzenia posiadali aktualne uprawnienia oraz ważne badania lotniczo - lekarskie.

Informacje o statkach powietrznych:

Samolot posiadały ważne świadectwa rejestracji i zdatności do lotu.

Informacje meteorologiczne:

CAVOK (podstawa chmur powyżej 1500 metrów i widzialność min 10 km),

Pora dnia - noc

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Naruszenie otrzymanego zezwolenia służb ruchu lotniczego i nie zatrzymania wznoszenia na nakazanej wysokości lotu, co doprowadziło do naruszenia minimów separacji i niebezpiecznego zbliżenia.

Działania profilaktyczne podjęte przez operatora samolotu SF34:

1. Zastosowano procedurę MEL i zdemontowano Altitude Preselektor Alert, system został przetestowany - pracował poprawnie.
2. Personel latający został zapoznany z przebiegiem i okolicznościami zdarzenia.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Bogdan Fydrych	<i>podpis na oryginale</i>