



Dot. INCYDENT nr: 1102/14

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 06 sierpnia 2014 roku, przedstawionych przez użytkownika informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego samolotu DHC-8-400, które wydarzyło się w dniu 15 lipca 2014 w FIR LFFF, działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylającego dyrektywę 94/56/WE¹**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła informacje otrzymane od francuskiego organu badania incydentów i wypadków lotniczych za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Informacje o zdarzeniu

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Załoga samolotu DHC-8-400 wykonywała zniżanie według instrukcji służb kontroli ruchu lotniczego z prędkością pionową 2000ft na minutę. Na FL150 nastąpiła aktywacja pokładowego systemu TCAS, wygenerowanie RA i polecenie LEVEL OFF. Załoga rozłączyła autopilota i wykonała manewr zgodnie z poleceniem systemu. Brak informacji o potencjalnie kolizyjnym ruchu ze strony służb kontroli ruchu lotniczego.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Zgodnie z przesłaną przez francuską komisję badania incydentów i wypadków lotniczych informacją, minimalna stwierdzona separacja między DHC-8-400 i drugim statkiem powietrznym wynosiła 100ft oraz 5,4NM, a trasy obu samolotów się rozchodziły.

¹ Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

Dopuszczalna minimalna separacja w tej przestrzeni powietrznej to 1000ft lub 5NM. Prawdopodobną przyczyną wygenerowania przez system TCAS polecenia LEVEL-OFF była zbyt duża prędkość pionowa zniżania samolotu DHC-8-400 narzucona przez służby kontroli ruchu lotniczego, którą pokładowy system TCAS odebrał jako potencjalnie kolizyjną z innym statkiem powietrznym.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale