

Warszawa, dnia 30 maja 2006 r.

Malesian Airlines,
4th Floor Support Facilities Buld.
MAS Campus
Southern Support Zone
64000 Klia, Malaysia

Nr ewidencyjny zdarzenia lotniczego

29/06

Polskie Linie Lotnicze „LOT” S.A.
Ul. 17-go Stycznia 39
00-906 Warszawa

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

tel. +48 (22) 630 11 31; fax. +48 (22) 630 11 43
telefon alarmowy: 0-500 233 233

RAPORT KOŃCOWY Z BADANIA INCYDENTU LOTNICZEGO

1. Data i czas zaistnienia incydentu:

Dnia 16 lutego 2006 roku. godz. ok. 21.35.56 UTC

2. Miejsce startu i zamierzonego lądowania:

Lot nr: LOT333- ADEP-EPWA DEST-LFPG.

Lot nr: MAS11- ADEP-EGCC DEST-VYYF

3. Miejsce zdarzenia:

FIR WARSZAWA – pomiędzy punktami nawigacyjnymi TRZ i LDZ

4. Rodzaj, typ, znaki rozpoznawcze, właściciel statku powietrznego:

Lot nr: LOT333:

Samolot:EMBRAER 170

Znaki rozpoznawcze: SP-LDB

Użytkownik: Polskie Linie Lotnicze “LOT”

Lot nr: MAS11

Samolot: Boeing 747-400

Znaki rozpoznawcze: 9MMPO;

Użytkownik: Malesian Airlines

5. Typ operacji:

Lot nr: LOT333 – lot komercyjny

Lot nr: MAS11 – lot komercyjny

6. Faza lotu:

Lot nr: LOT333 w trakcie wznoszenia do FL320.

Lot nr: MAS11 lot na FL330.

7. Warunki lotu:

Według przepisów IFR po zachodzie słońca.

8. Czynniki pogody:

Bez wpływu.

9. Organizator lotów:

Lot nr: ESK9AS: Boeing 737-500 - Sky Europe Airlines

Lot nr: LOT333: Boeing 737-500 - Polskie Linie Lotnicze "LOT".

10. Dane dotyczące dowódcy SP:

Lot nr: LOT333:

Mężczyzna, 56 lat

Licencja ATPL

Badania ważne do 1 czerwca 2006 r.

Nalot ogólny: 8500

Nalot na typie: 1150

Nalot dowódcy: 4800

Lot nr: MAS11

Mężczyzna 47 lat

Nalot ogólny – 13044

Nalot na typie: - 2727

11. Opis przebiegu i okoliczności zdarzenia:

Samolot LOT333 wykonywał lot z EPWA do LFPG. Po nawiązaniu łączności z ATC został zidentyfikowany, a następnie otrzymał zezwolenie na wznoszenie do FL320. Samolot MAS11 wykonywał przelot przez FIR EPWW z EGCC do VYYF. Około godz. 21.35.56 UTC załoga LOT333 zgłosiła zadziałanie systemu ACAS, który wypracował decyzję nakazującą zniżanie (RA „DESCENT”) w celu uniknięcia potencjalnej kolizji z przelatującym powyżej na FL330 samolotem MAS11. Załoga LOT333 zgłosiła i wykonała polecenie TCAS zniżając się na FL313. Załoga MAS11 nie zgłosiła i nie wykonała manewru według systemu ACAS.

Na podstawie zapisów z rejestratora lotu LOT333, zarejestrowanych zrzutów z systemu radarowego, odsłuchanego zapisu korespondencji radiowej między załogą LOT333 oraz kontrolerem ruchu lotniczego, można stwierdzić, że przyczyną zadziałania systemu ACAS była za duża prędkość 1936 stóp/minutę, w końcowej fazie wznoszenia do nakazanego poziomu lotu samolotu LOT333.

12. Przyczyna zdarzenia.

Duża prędkość wznoszenia samolotu Embraer 170 Polskich Linii Lotniczych „LOT” w końcowej fazie dolotu do nakazanej wysokości lotu.

13. Zalecenia profilaktyczne:

- 1. Wprowadzić zapis we właściwych dokumentach oraz jako obowiązującą procedurę, ograniczenie prędkości wznoszenia/zniżania maksymalnie do 1000 stóp na minutę w przedziale wysokości 1000 stóp przed osiągnięciem nakazanej wysokości lotu.*
- 2. Wprowadzić zapis w listach kontrolnych (check list) i jako obowiązującą procedurę podawanie informacji o zbliżaniu się do nakazanego poziomu lot.*
- 3. Wprowadzić zapis w Zbiorze Informacji Lotniczych AIP - Polska o ograniczeniu w Rejonie Informacji Powietrznej FIR – Warszawa, prędkości wznoszenia/zniżania do maksymalnie do 1000 stóp na minutę w przedziale wysokości 1000 stóp przed osiągnięciem nakazanej wysokości lotu.*
- 4. Przypomnieć załogom statków powietrznych o obowiązku:*
 - wykonywania poleceń systemu ACAS;*
 - niezwłocznego zgłaszania do organów służby ruchu lotniczego działań wykonywanych według poleceń systemu ACAS.*
 - wypełniania w sposób prawidłowy właściwych formularzy zgłoszeń zdarzenia lotniczego (Meldunku o nieprawidłowości w ruchu lotniczym i ASR).*
- 5. Omówić zdarzenie z załogami statków powietrznych szczególnie latających na samolotach wyposażonych w urządzenie TCAS.*
- 6. Materiały ze zdarzenia przekazać do Ośrodka Szkolenia Agencji Ruchu Lotniczego celem wykorzystania w trakcie przeprowadzanych kursów przygotowawczych oraz odświeżających dla kontrolerów ruchu lotniczego.*

KONIEC

Kierujący badaniem incydentu:

Bogdan Fydrych

.....