

Warszawa, dnia 30 maja 2006 r.

KrasAir Airlines
663021, Krasnoyarsk region, Emeljanivo-1,
"Krasnoyarsk" airport
Phone: +7 (3912)635-110
Fax: +7 (3912)635-181
e-mail: krasair@krasair.ru,

Nr ewidencyjny zdarzenia lotniczego

30/06

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 18 lutego 2006 roku. godz. ok. 12.52 UTC

2. Miejsce startu i zamierzonego lądowania:

Lot nr: LOT437 - ADEP-EPWA DEST-LEBL.

Lot nr: KJC7703 - ADEP-UUDD DEST-LOWS

3. Miejsce zdarzenia:

FIR WARSZAWA – okolice JED przecięcie UM66 i UM984

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

Lot nr: LOT437:

Samolot: EMBRAER 170

Znaki rozpoznawcze: SP-LDI

Użytkownik: Polskie Linie Lotnicze "LOT"

Lot nr: KJC7703

Samolot: Tupolev T-204

Znaki rozpoznawcze: RA64018;

Użytkownik: KrasAir Airlines

5. Typ operacji:

Lot nr: LOT437 – lot komercyjny

Lot nr: KCJ7703 – lot komercyjny

6. Faza lotu:

Lot nr: LOT437 w trakcie wznoszenia do FL330.

Lot nr: KCJ7703 lot na FL340.

7. Warunki lotu:

Według przepisów IFR; popołudnie

8. Czynniki pogody:

Bez wpływu.

9. Organizator lotów:

Lot nr: LOT437 Embraer 170 - Polskie Linie Lotnicze "LOT".

Lot nr: KJC7703 Tupolev T-204 - Krasair Airlines

10. Dane dotyczące dowódcy SP:

Lot nr: LOT437

Mężczyzna, 54 lata

Licencja ATPL

Badania ważne do 15 marca 2006 r.

Nalot ogólny: 6831

Nalot na typie: 339

Nalot dowódcy: 3343

Lot nr: KJC7703

Brak danych.

11. Opis przebiegu i okoliczności zdarzenia:

Samolot LOT437 wykonywał lot z EPWA do LEBL. Po nawiązaniu łączności z ATC został zidentyfikowany, a następnie otrzymał zezwolenie na wznoszenie do FL330. Samolot KJC7703 wykonywał przelot przez FIR EPWW z UDD do LOWS. Około godz. 12.52 UTC załoga LOT437 wykonała zniżanie zgodnie z decyzją nakazującą zniżanie (RA „DESCENT”) przez system ACAS, który wypracował w celu uniknięcia potencjalnej kolizji z przelatującym powyżej na FL340 samolotem KJC7703. Załoga LOT437 nie zgłosiła organowi kontroli ruchu lotniczego wykonania polecenia systemu ACAS. Załoga KJC7703 nie zgłosiła i nie wykonała manewru według systemu ACAS.

Na podstawie zapisów z rejestratora lotu LOT437, zarejestrowanych zrzutów z systemu radarowego, odsłuchanego zapisu korespondencji radiowej między załogą LOT437 oraz kontrolerem ruchu lotniczego, można stwierdzić, że przyczyną zadziałania systemu ACAS była za duża prędkość wznoszenia 3616 stóp/minutę, w końcowej fazie dolotu do nakazanego poziomu lotu samolotu LOT437.

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 nakazanej wysokości lotu.*
- 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

.....