

Warszawa, dnia 30 maja 2006 r.

EuroLot  
ul. 17 Stycznia 39  
00-906 Warszawa  
tel.: (22) 606 64 67  
fax.: (22) 606 61 59

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

Nr ewidencyjny zdarzenia lotniczego

**32/06**

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 23 lutego 2006 roku. godz. ok. 13.38 UTC*

### **2. Miejsce startu i zamierzonego lądowania:**

*Lot nr: LOT9002 - ADEP-EGLL DEST-EPWA.*

*Lot nr: LOT3933 - ADEP-EPWA DEST-EPSC*

### **3. Miejsce zdarzenia:**

*FIR WARSZAWA – pomiędzy punktem nawigacyjnym DODEK a AMUTO*

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

*Lot nr: LOT9002:*

*Samolot: Boeing 737-400*

*Znaki rozpoznawcze: SP-LGO*

*Użytkownik: Polskie Linie Lotnicze “LOT”*

*Lot nr: LOT3933*

*Samolot: ATR 42 -500*

*Znaki rozpoznawcze: SP-EDE;*

*Użytkownik: EuroLot*

### **5. Typ operacji:**

*Lot nr: LOT9002 – lot komercyjny*

*Lot nr: LOT3933 – lot komercyjny*

### **6. Faza lotu:**

*Lot nr: LOT9002 w trakcie zniżania do FL250.*

Raport końcowy 32/06

*Lot nr: LOT3933 w trakcie wznoszenia do FL240.*

**7. Warunki lotu:**

*Według przepisów IFR; popołudnie*

**8. Czynniki pogody:**

*Bez wpływu.*

**9. Organizator lotów:**

*Lot nr: LOT9002 - Polskie Linie Lotnicze "LOT".*

*Lot nr: LOT3933 - EuroLot*

**10. Dane dotyczące dowódcy SP:**

LOT9002

*Mężczyzna, 57 lat*

*Licencja ATPL*

*Badania ważne do 15 marca 2006 r.*

*Nalot ogólny: 12004*

*Naloty na typie: 6148*

*Nalot dowódczy: 6983*

LOT3933

*Mężczyzn, lat 47;*

*nalot ogólny: 6500 godzin;*

*nalot na typie: 5000 godzin;*

*licencja ATPL ważna do 7 stycznia 2009 r.;*

*badania lekarskie ważne do 11 sierpnia 2006 r.*

**11. Opis przebiegu i okoliczności zdarzenia:**

*Samolot LOT9002 wykonywał lot z EGLL do EPWA. Po nawiązaniu łączności z ATC został zidentyfikowany, a następnie otrzymał zezwolenie na zniżanie do FL250. Samolot LOT3933 wykonywał lot z EPWA DO EPSC. Po zidentyfikowaniu otrzymał zezwolenie na wznoszenie do FL240. Ok godz. 13.38 UTC załoga LOT3933 zgłosiła zadziałanie systemu ACAS i wykonała ograniczenie prędkości wznoszenia (ADJUST VERTICAL SPEED) w celu uniknięcia potencjalnej kolizji z przelatującym powyżej na FL250 samolotem LOT9002. Załoga LOT9002 również zgłosiła organowi kontroli ruchu lotniczego zadziałanie polecenia systemu ACAS. Obydwie załogi zmniejszyły prędkość pionową. Na podstawie zapisów z rejestratora lotu LOT9002, zarejestrowanych zrzutów z systemu radarowego, odsłuchanego zapisu korespondencji radiowej między załogą LOT9002 i LOT3933 z kontrolerem ruchu lotniczego, można przypuszczać, że przyczyną zadziałania systemu ACAS była suma prędkości zniżania/wznoszenia LOT9002 i LOT3933. LOT9002 zniżał się z prędkością 1666 stóp/min (FL260-FL255) następnie zmniejszył ją do 857 stóp/min (FL255-FL250), w końcowej fazie*

dolotu do nakazanego poziomu lotu samolotu LOT3933 wznosił się z prędkością 857 stóp/min (FL227-FL232, następnie 1034 stóp/min (FL232-FL237) oraz 857 stóp/min (FL237-FL240).

## **12. Przyczyna zdarzenia:**

*Suma prędkość zniżania samolotu Boeing 737-400 Polskich Linii Lotniczych „LOT” oraz prędkości wznoszenia samolotu ATR 42-500 EuroLot 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

.....