

Sky Europe Airlines,
Ivanska cesta 26, P.O. Box 24
820 01 Bratislava 21, Słowacja

Nr ewidencyjny zdarzenia lotniczego

48/06

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 23 marzec 2006 roku, godz. ok. 17.34 UTC

2. Miejsce startu i zamierzonego lądowania:

Lot nr: ESK9AS- ADEP-LFPO ADEST-EPWA.

Lot nr: Lot525- ADEP-EPWA ADEST-LKPR

3. Miejsce zdarzenia:

FIR WARSZAWA – 15 NM NW od punktu nawigacyjnego LDZ

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

Lot nr: ESK9AS:

Samolot: Boeing 737-500

Znaki rozpoznawcze: Brak danych

Użytkownik: Sky Europe Airlines

Lot nr: LOT525:

Samolot: Boeing 737-500

Znaki rozpoznawcze: SP-LKC;

Użytkownik: Polskie Linie Lotnicze “LOT”.

5. Typ operacji:

Lot nr: ESK9AS – lot komercyjny

Lot nr: LOT525 – lot komercyjny

6. Faza lotu:

Lot nr: ESK9AS w trakcie zniżania z FL350 do FL330.

Lot nr: LOT525 lot na FL320.

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: LOT525: Boeing 737-500 - Polskie Linie Lotnicze "LOT".

10. Dane dotyczące dowódcy SP:

Lot nr: ESK9AS

	CMDR		FO	
Cmdr /FO	Male / 59		Male / 22	
Sex/Age	ATPL		ATPL	
Licence	<i>last done</i>	<i>valid until</i>	<i>last done</i>	<i>valid until</i>
IR	21/03/2006	14/05/2007	31/07/2005	31/07/2006
Base check	21/03/2006	14/05/2007	31/07/2005	31/07/2006
Line check	13/10/2005	31/10/2006	27/09/2005	30/09/2006
Medical			23/04/2005	2006-06-05
Total all types	14463		722,4	
Total on B737	12336		493,98	
Total last 28 days	22,08		46,7	
Total last 24 hrs	0		04:45	
Previous rest period	22:15		23:25	

Lot nr: LOT525

Mężczyzna, 64 lata

Licencja ATPL

Badania ważne do 31 maja 2006

Nalot ogólny: 12962

Nalot dowódcy: 6261

11. Opis przebiegu i okoliczności zdarzenia:

Samolot ESK9A wykonywał lot z LFPO do EPWA. Po nawiązaniu łączności z ATC został zidentyfikowany, a następnie ok. 1732.40 UTC otrzymał zezwolenie na zniżanie z FL350 do FL330. Samolot LOT525 po starcie z EPWA wykonywał lot do LKPR. Po starcie wykonywał odlot według SID IBARA we wstępnym wchodzeniu do FL280, a następnie otrzymał zezwolenie na zajęcie FL320. Ok godz. 17.34 UTC załoga ESK9AS zgłosiła zadziałanie systemu ACAS, który wypracował decyzję nakazującą wznoszenie (RA „CLIMB”) w celu uniknięcia potencjalnej kolizji z przelatującym poniżej na FL320 samolotem LOT525. Załoga ESK9AS zgłosiła i wykonała polecenie TCAS wznosząc się na FL334. Załoga LOT525 po zapytaniu kontrolera ruchu lotniczego, również potwierdziła zadziałanie ACAS, ale nie wykonała działań według wypracowanej decyzji przez system.

Na podstawie zarejestrowanych zrzutów z systemu radarowego, odsłuchanego zapisu korespondencji radiowej między załogami oraz kontrolerem ruchu lotniczego, można stwierdzić, że przyczyną zadziałania systemu ACAS była za duża prędkość ok. 2166 stóp/minutę, w końcowej fazie zniżania do nakazanego poziomu lotu samolotu ESK9AS

12. Przyczyna zdarzenia:

Duża prędkość zniżania samolotu Boeing 737-500 Sky Europe Airlines w końcowej fazie dolotu do nakazanego poziomu 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 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

.....