

Warszawa, dnia 29 czerwca 2006 r.

Air France Airlines

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

Nr ewidencyjny zdarzenia lotniczego

65/06

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 16 kwietnia 2006 roku godz. ok. 09.12 UTC*

### 2. Miejsce startu i zamierzonego lądowania:

*Lot nr: AFR2046 - ADEP - LFPG DEST- EPWA .*

*Lot nr: LOT431 - ADEP-EPWA DEST-LEMD*

### 3. Miejsce zdarzenia:

*FIR WARSZAWA – w pobliżu punktu nawigacyjnego MIXAT*

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

*Lot nr: AFR2046*

*Samolot: Airbus 319-111*

*Znaki rozpoznawcze: F-GRHH*

*Użytkownik: Air France Airlines*

*Lot nr: LOT431*

*Samolot: Boeing 737 - 400*

*Znaki rozpoznawcze: SP-LLC;*

*Użytkownik: Polskie Linie Lotnicze „LOT” S.A.*

*Samoloty posiadały wymagane dokumenty do wykonywania lotów.*

### 5. Typ operacji:

*Lot nr: AFR2046 – lot komercyjny*

*Lot nr: LOT431 – lot komercyjny*

### 6. Faza lotu:

*Lot nr: AFR2046 w trakcie zniżania do FL350.*

*Lot nr: LOT431 w trakcie wznoszenia do FL340.*

**7. Warunki lotu:**

*Według przepisów IFR; przedpołudnie*

**8. Czynniki pogody:**

*Bez wpływu.*

**9. Organizator lotów:**

*Lot nr: AFR2046 - Air France Airlines*

*Lot nr: LOT431 - Polskie Linie Lotnicze "LOT".*

**10. Dane dotyczące dowódcy SP:**

AFR2046

Mężczyzna, lat 41

Licencja ATPL

Badania lotniczo –lekarskie: 9 luty 2006 r.

Nalot ogólny: 8198

Nalot na typie: 1300

LOT431

Mężczyzna, 55 lat

Licencja ATPL

Badania ważne do 31 sierpnia 2006 r.

Nalot ogólny: 15170

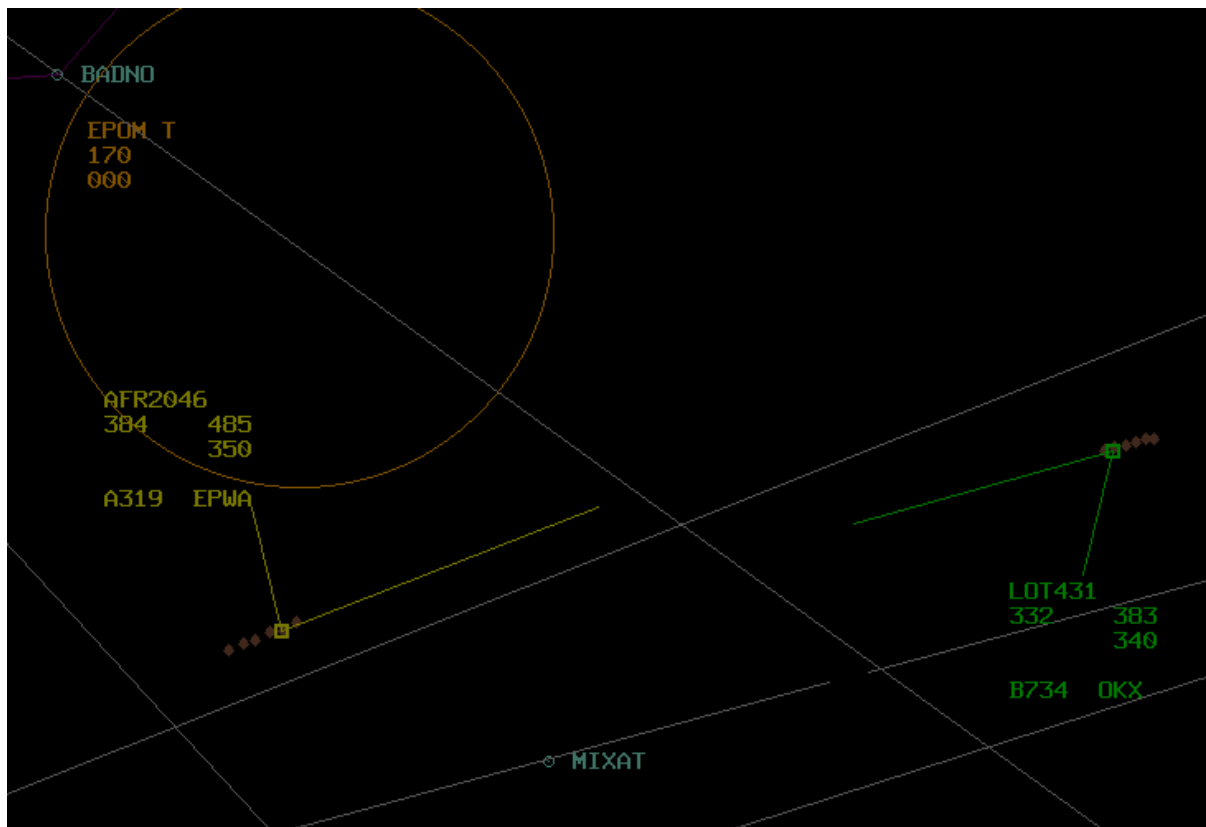
Nalot na typie: 8162

Nalot dowódczy: 10535

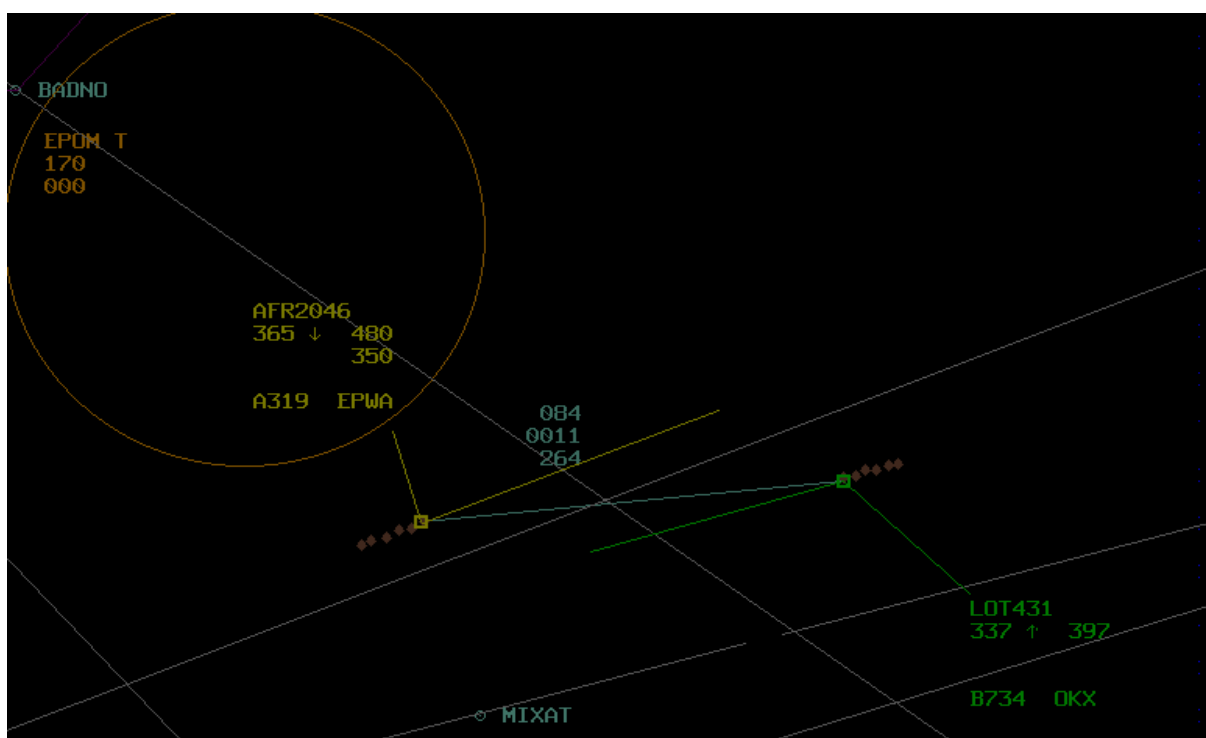
**11. Opis przebiegu i okoliczności zdarzenia:**

*Samolot AFR2046 wykonywał lot z LFPG do EPWA. Po nawiązaniu łączności z ATC został zidentyfikowany, a następnie otrzymał zezwolenie na zniżanie do FL350. Samolot LOT431 wykonywał lot z EPWA do LEMD. Po zidentyfikowaniu otrzymał zezwolenie na wznoszenie do FL340. Ok godz.09.12 UTC załoga AFR2046 zgłosiła zadziałanie systemu ACAS i wykonała polecenie „RA”, ale transmisja radiowa została zablokowana przez inny samolot. Załoga LOT431 również zgłosiła organowi kontroli ruchu lotniczego zadziałanie polecenia systemu ACAS. Obydwie załogi zastosowały się do polecenia ACAS i zgłosiły ten fakt kontrolerowi ruchu lotniczego. Na podstawie zapisów z rejestratora lotu LOT431, zarejestrowanych zrzutów z systemu radarowego, odsłuchanego zapisu korespondencji radiowej między załogą AFR2046*

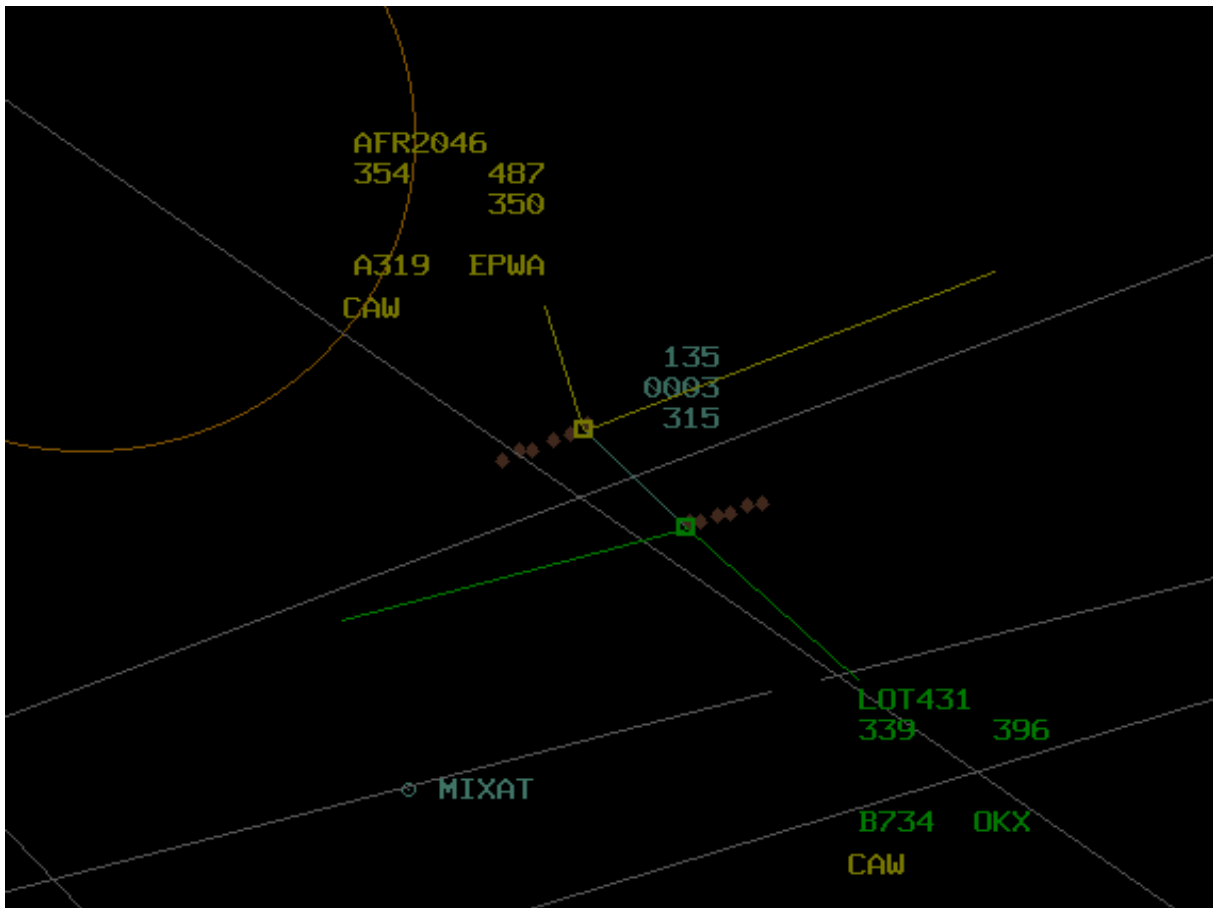
i LOT431 z kontrolerem ruchu lotniczego, można przypuszczać, że przyczyną zadziałania systemu ACAS była zbyt duża prędkość zniżania samolotu AFR2046 początkowej fazy 3500 s a następnie ok. 2560 stóp/min w końcowej fazie dolotu do nakazanego poziomu lotu. Samolot LOT431 wznosił się z prędkością 500-700 stóp/min. Minimalna separacja pionowa wynosiła 1700 stóp.



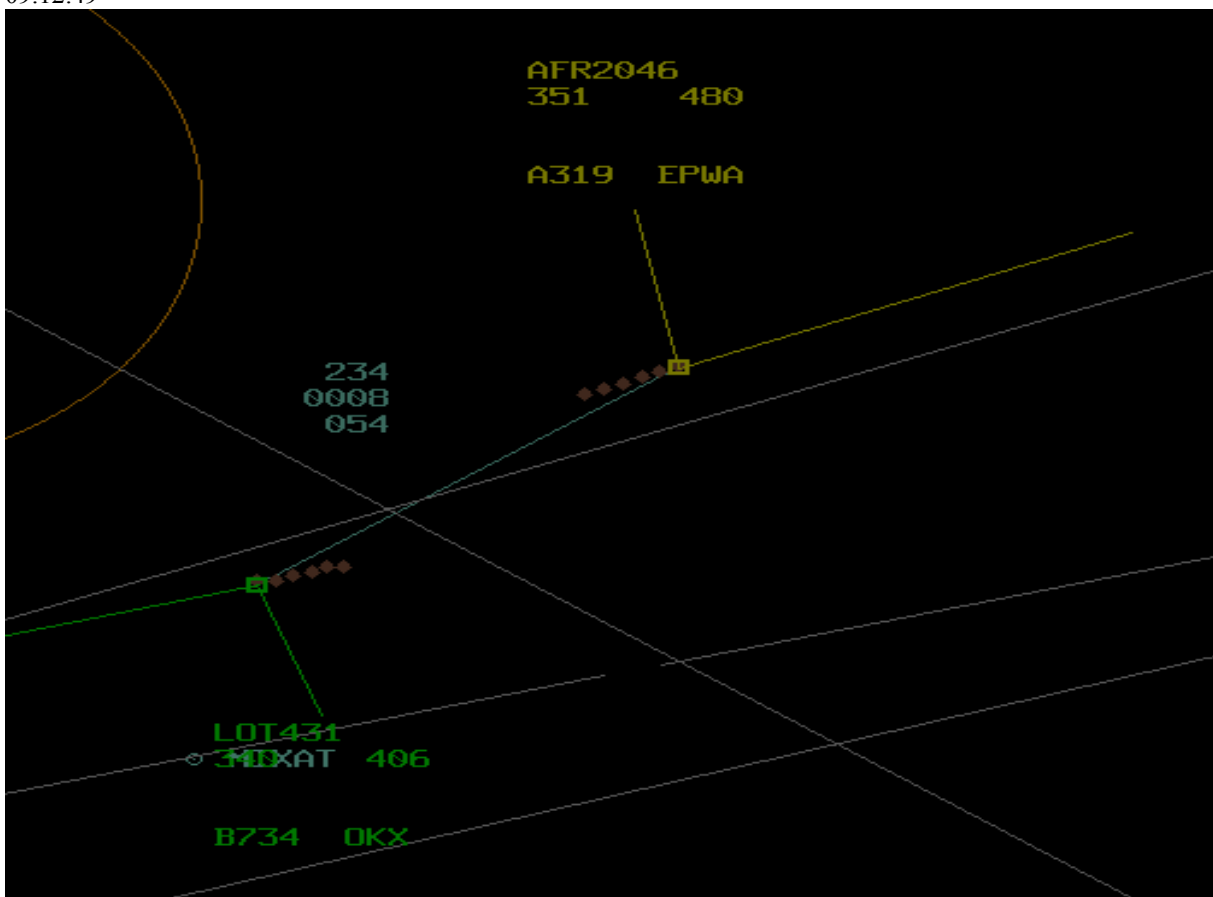
09.11.14



09.12.14



09.12.49



09.13.29

## 12. Przyczyna zdarzenia:

*Duża prędkość zniżania samolotu Airbus 319 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 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

.....