



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	1698/14			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>20 września 2014 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>W trasie</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>samolot Cessna C525</i>			
Dowódca SP:	<i>Pilot samolotowy</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	-
Nadzorujący badanie:	<i>Edward Łojek</i>			
Podmiot badający:	<i>Blue Jet</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>nie wyznaczano</i>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	INFORMACJA O ZDARZENIU [RAPORT]			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	<i>16 października 2015 r.</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Załoga wykonywała lot po zaplanowanej trasie i planowanym poziomie lotu FL 400. Około godziny 10:56 załoga odebrała polecenie nawiązania łączności z organem kontroli ruchu lotniczego Praga Radar na częstotliwości 132.805 MHz. Łączność została nawiązana i po uzyskaniu identyfikacji radarowej lot był kontynuowany zgodnie ze złożonym planem lotu. W tej fazie lotu z powodu silnych zakłóceń została ściszona głośność drugiej radiostacji pokładowej, która służyła do nasłuchu na częstotliwości alarmowej 121.5 MHz. Około godziny 11:12 przekroczono granicę FIR Austrii. Załoga nie otrzymała polecenia zmiany częstotliwości, na której prowadzona była łączność z organem kontroli ruchu lotniczego. W czasie między 11:10 i 11:20 załoga poprosiła o „radio check” i po uzyskaniu potwierdzenia łączności była przekonana, że utrzymuje łączność z właściwym sektorem kontroli ruchu lotniczego. O godzinie 11:30 załoga zauważyła w niewielkiej odległości dwa samoloty wojskowe, które jednak nie przekazywały sygnałów wzrokowych

sugerujących procedurę przechwycenia. Jeśli były podjęte próby nawiązania łączności na częstotliwości awaryjnej (121.5 MHz) mogły być przez załogę nie usłyszane z powodu całkowitego wyciszenia radiostacji. Załoga nawiązała łączność na dotychczasowej częstotliwości z kontrolerem obszaru Praga Radar i dostała polecenie zmiany częstotliwości na 126.280 MHz, na której uzyskała zezwolenie na kontynuowanie lotu zgodnie z planem. Samoloty wojskowe były obserwowane przez załogę do ok. 11:38. O godzinie 11:50 samolot opuścił obszar Austrii, w którym przebywał bez łączności ok. 25 minut. W tym czasie możliwa była łączność z kontrolą Praga Radar jednakże nie zanotowano żadnej próby wywołania samolotu na tej częstotliwości.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

1. Brak polecenia od kontrolera Praga Radar na zmianę częstotliwości w czasie przekraczania granicy FIR oraz brak właściwej reakcji na prośbę „radio check” gdy samolot znajdował się już poza obszarem jego odpowiedzialności.
2. Całkowite ściszenie przez załogę radiostacji, na której powinien być prowadzony nasłuch na częstotliwości awaryjnej.

Zastosowane środki profilaktyczne:

1. Poinformowano pilotów o zdarzeniu ze zwróceniem uwagi na:
 - ściszenie radiostacji, na której powinien być prowadzony nasłuch;
 - świadomość sytuacyjną – przekraczanie granic przestrzeni powietrznej i kontrola częstotliwości.
2. Omówienie zdarzenia na najbliższym spotkaniu z pilotami.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Edward Łojek	<i>podpis na oryginale</i>