



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

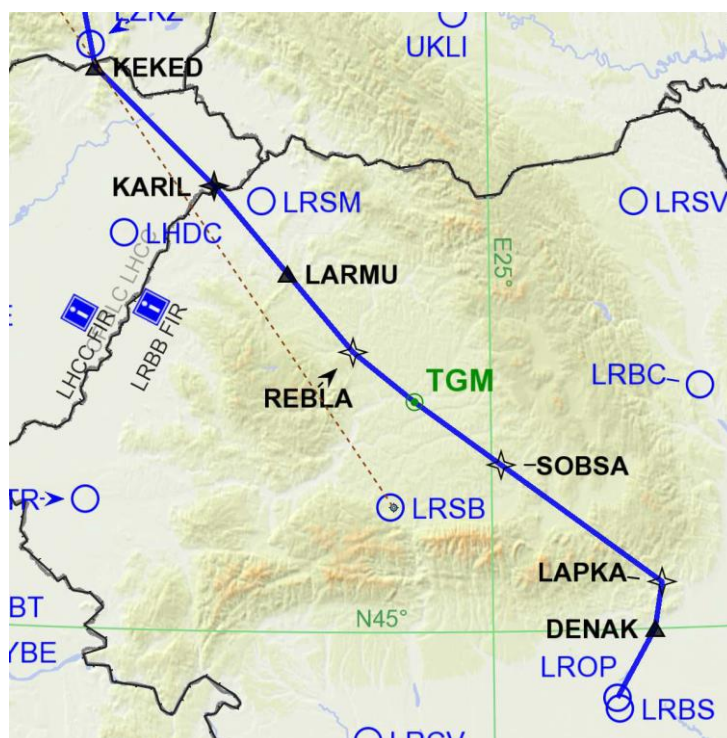
| | | | | |
|---------------------------------------|---------------------------------|----------------|---------------|--------------------|
| Numer ewidencyjny zdarzenia: | 3079/15 | | | |
| Rodzaj zdarzenia: | <i>INCYDENT</i> | | | |
| Data zdarzenia: | <i>8 grudnia 2016 r.</i> | | | |
| Miejsce zdarzenia: | <i>FIR LRBB</i> | | | |
| Rodzaj, typ statku powietrznego: | <i>Samolot Saab 340A</i> | | | |
| Dowódca SP: | <i>Pilot samolotowy liniowy</i> | | | |
| Liczba ofiar / rodzaj obrażeń: | <i>Śmiertelne</i> | <i>Poważne</i> | <i>Lekkie</i> | <i>Bez obrażeń</i> |
| | - | - | - | - |
| Nadzorujący badanie: | <i>Grzegorz Dańko</i> | | | |
| Podmiot badający: | <i>Operator</i> | | | |
| Skład zespołu badawczego: | <i>Nie wyznaczano</i> | | | |
| Forma dokumentu zawierającego wyniki: | <i>INFORMACJA O ZDARZENIU</i> | | | |
| Zalecenia: | <i>Nie</i> | | | |
| Adresat zaleceń: | <i>Nie dotyczy</i> | | | |
| Data zakończenia badania: | <i>31 maja 2017 r.</i> | | | |

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 8 grudnia 2016 r. załoga samolotu Saab 340A wykonywała lot z Katowic do Bukaresztu przez punkty nawigacyjne: LENOV-KEKED-KARIL-LARMU-REBLA-TGM-SOBSA-LAPKA-DENAK na FL 190. Po starcie z lotniska Katowice-Pyrzowice załoga otrzymała zezwolenie wykonania lotu po prostej w kierunku punktu LENOV. Po minięciu tego punktu załoga nawiązała łączność z organem kontroli obszaru ACC Bratysława na częstotliwości 134,475 MHz otrzymując zezwolenie na lot po prostej w kierunku punktu KARIL. Po opuszczeniu przestrzeni powietrznej Słowacji załoga została przekazana na częstotliwość 120,375 MHz organu kontroli

ruchu lotniczego Budapeszt Radar, skąd otrzymano kolejne zezwolenie lotu po prostej w kierunku punktu REBLA. Nad punktem REBLA samolot znalazł się o godz. 14:07 UTC. W tym czasie F/O zwrócił uwagę, że słychać tylko korespondencję nadawaną przez załogi statków powietrznych, a nie słychać odpowiedzi od organu kontroli ruchu lotniczego. W związku z tym kilkakrotnie próbowano nawiązać łączność, lecz bez pozytywnego rezultatu. Nawiązanie łączności z organem kontroli obszaru Budapeszt Radar zostało dokonane za pośrednictwem załogi innego samolotu o znakach wywoławczych BELAVIA 812, która przekazała inną częstotliwość 124,1 MHz, na której to nawiązano łączność z organem kontroli obszaru ACC Bukareszt. Organ kontroli obszaru Bukareszt Radar poinformował załogę SAAB 340A o rozpoczęciu standardowej procedury w takim przypadku, tj. wysłaniu w ich stronę samolotu wojskowego, który to towarzyszył im do rozpoczęcia zniżania do lotniska w Bukareszcie.

Trasę lotu samolotu Saab 340A przedstawiono poniżej:



Dane dotyczące załogi samolotu przedstawiono w poniższej tabeli:

| | Kapitan | Pierwszy Oficer |
|------------------------------------|----------------------------|-----------------------------|
| Płeć | <i>M</i> | <i>M</i> |
| Wiek | 51 | 53 |
| Rodzaj licencji i uprawnień | <i>ATPL(A); TR SAAB340</i> | <i>ATPL(A); TR SAAB 340</i> |
| Nalot na typie | <i>4450 godz.</i> | <i>2115 godz.</i> |

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

- 1. Nie przekazanie we właściwym czasie załogi samolotu na częstotliwość sektora Bukareszt Radar (124,100 MHz) przez organ kontroli obszaru Budapeszt Radar (120,375 MHz).**
- 2. Niewłaściwe monitorowanie postępu lotu samolotu wzdłuż zaplanowanej trasy przez załogę lotniczą.**
- 3. Niewłaściwe prowadzenie nasłuchu przez załogę na częstotliwości 121,500 MHz na drugim zestawie radiowym.**

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

1. Zapoznanie personelu latającego Operatora z okolicznościami i przebiegiem zdarzenia lotniczego.
2. Omówienie zdarzenia lotniczego podczas szkolenia okresowego.

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie sformułowała **zaleceń bezpieczeństwa**.

Koniec

| | Imię i nazwisko | Podpis |
|----------------------|-----------------|----------------------------|
| Nadzorujący badanie: | Grzegorz Dańko | <i>podpis na oryginale</i> |