



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	1249/16			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	10 czerwca 2016 r.			
Miejsce zdarzenia:	Rejon Informacji Powietrznej Marseille (FIR LFMM)			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot Saab 340 (SF34)			
Dowódca SP:	Pilot samolotowy liniowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
Nadzorujący badanie:	Bogdan Fydrych			
Podmiot badający:	Operator samolotu			
Skład zespołu badawczego:	nie wyznaczano			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	18 sierpnia 2016 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Załoga samolotu SF 34 wykonywał lot z EDLP (Paderborn) do LEPA (Palma de Majorca). Podczas lotu będąc nad terytorium Francji na łączności z Nice Radar 127,90 MHz otrzymała polecenie przejścia na łączność z następnym sektorem na częstotliwości 124,350 MHz (Provance Radar). Po zgłoszeniu się na nowej częstotliwości, gdzie prowadzona była wymiana korespondencji z kilkoma samolotami na raz; załoga odebrała informację, że jest to zła częstotliwość. Ze względu na brak porządku w wymianie korespondencji nie było jasne do kogo ten komunikat był skierowany i pilot prowadzący korespondencję zgłosił się ponownie i poprosił o wskazanie właściwej częstotliwości dla swojego lotu, na co otrzymał odpowiedź, że ta częstotliwość jest odpowiednia. Samolot pozostał na łączności z Provance Radar na 124,350 MHz. Dolatując do punktu nawigacyjnego RIXOT, gdzie załoga spodziewała się przekazania na łączność z następnym sektorem, na skutek braku wywołania przez kontrolera załoga zgłosiła swoją pozycję kontrolerowi Provance Radar. Kontroler odpowiedział, że to jest zła częstotliwość i odmówił pomocy w rozwiązaniu problemu polecając przejście na łączność z poprzednim sektorem, co nie miało sensu ze względu na przelecaną w międzyczasie odległość. Kapitan zdecydował nawiązać łączność na częstotliwości 119,150 MHz (Palma Approach), w którego

sektor właśnie samolot wleciał. Kontroler poinformował, że na skutek nieobecności samolotu na właściwej częstotliwości i braku łączności zamierzano rozpocząć akcję poszukiwawczą. Kapitan wyjaśnił, że błędnie skierowano go na częstotliwość 124,350 MHz i nie wyprowadzono go z błędu po zgłoszeniu się na ww. częstotliwości..

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

1. Błędne przekazanie samolotu na częstotliwość Provance Radar (124,350 MHz) przez kontrolera ACC Nice Radar. ¹
2. Niezachowanie porządku w prowadzeniu korespondencji przez kontrolera z Provance Radar i nie przekierowanie samolotu na właściwą częstotliwość po przyjęciu zgłoszenia.
3. Niewłaściwe prowadzenie nasłuchu przez załogę na częstotliwości 121,500 MHz na drugim zestawie radiowym (zbyt mocno ściszona radiostacja).

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

1. Z okolicznościami i przebiegiem zdarzenia zostanie zapoznany personel latający.
2. Zdarzenie zostanie dodatkowo omówione podczas szkolenia okresowego.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Bogdan Fydrych	<i>podpis na oryginale</i>