



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	1303/15			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>9 lipca 2015 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>FIR Warszawa (EPWW)</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>Samolot, Boeing 737-800 (B738)</i>			
Dowódca SP:	<i>Brak danych</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
Nadzorujący badanie:	<i>Bogdan Fydrych</i>			
Podmiot badający:	<i>Operator samolotu</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>nie wyznaczano</i>			
Zalecenia:	<i>NIE</i>			
Adresat zaleceń:	<i>NIE DOTYCZY</i>			
Data zakończenia badania:	<i>20 lipca 2015 r.</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Wlot bez nawiązania łączności radiowej przez załogę samolotu B738 wykonującej lot z lotniska Chania (LGSA) na lotnisko Kopenhaga (EKCH) przez FIR EPWW. Po parokrotnym wywołaniu załoga nie odpowiadała. Wywołanie na częstotliwości 121.5 MHz nie przyniosło również pozytywnych rezultatów zarówno ze strony ACC Bratysława jak i ACC Warszawa. Zaangażowano także inną załogę tego samego operatora, który próbował wywoływać załogę samolotu B738 na częstotliwości operatora „company traffic” oraz wysyłać depeszę ACARS. Ruch lotniczy w sektorze ACC „J” był dosyć skomplikowany, utrata łączności wymusiła zmianę poziomu innego samolotu w celu zapewnienia zwiększonej separacji pionowej. Załoga samolotu B738 nawiązała łączność dopiero w okolicy punktu POLON po wywołaniu na częstotliwości 121.5 MHz przez inną załogę operatora samolotów.

Ustalenia:

Komisja przesłał informację dotyczącą przebiegu lotu samolotu B738 przez FIR EPWW do Komisji norweskiej (Accident Investigation Board Norway) w celu otrzymania informacji dotyczących zdarzenia. W dniu 16 lipca Komisja otrzymała informację otrzymaną przez AIB od kapitana samolotu B738:

“During cruise from LGSA to EKCH we were contacted by company traffic on 121.5 to change over to Warsaw ATC which we did. We were informed that we had been without radio contact for a “while”. They informed that they had tried to contact us on 121.5 and ACARS.

Both pilots were awake and with headset on, 121.5 was set but ACARS at the time had no communication so we received the message first 30 min later. When we were contacted by our company aircraft it was loud and clear therefore it is a mystery for us and I have no reasonable explanation for it”

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Nie ustalono.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

Nie podjęto.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

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