



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

Dot. zdarzenia nr: 322/11

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych w składzie:

Zastępca Przewodniczącego Komisji - prowadzący: mgr inż. Jacek Jaworski

Sekretarz Komisji: mgr Agata Kaczyńska

Członek Komisji: mgr inż. Edward Łojek

Członek Komisji: mgr inż. Piotr Lipiec

Członek Komisji: mgr inż. Bogdan Fydrych

Członek Komisji: mgr inż. pil. Waldemar Targalski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 24 października 2012 roku, okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu LA8L, które wydarzyło się w dniu 17 kwietnia 2011 roku w CTR EPLL, działając w oparciu o art. 5 ust. 3 *Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE* (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała informacje zawarte w zgłoszeniu zdarzenia za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Naruszenie CTR EPLL o godz. 14.10 UTC przez a/c, LA8L lecący na wysokości 4000ft z EPWR do EPWA. A/c o godz. 14.03 UTC nawiązał łączność FIS WA informator FIS odnotował duże problemy w komunikacji z pilotem, przydzielił a/c indywidualny kod transpondera i około godz. 14.10 UTC zaobserwował na radarze go w okolicy punktu „P”, na granicy CTR EPLL na wysokości 3600ft ALT. Pilot otrzymał polecenia opuszczenia przestrzeni kontrolowanej z kursem północnym i nawiązanie łączności z TWR EPLL. A/c zgłosił się na łączność z TWR ok. godz. 14.16 podając wysokość 4000ft ALT, jednakże z powodu słabej znajomości frazeologii angielskiej oraz

przestrzeni pilot nie był w stanie określić swojej pozycji. Sytuację pogarszała słaba jakość transmisji radiowej tego a/c. Obecność „ruchu” w CTR potwierdził komunikacyjny a/c - A320, który o godz. 14.15 UTC wystartował z EPLL do EDLW i wznosząc się do FL120 z kursem na punkt UTOLU poinformował TWR, że obserwuje go na wskaźniku TCAS (brak „RA”). Brak współpracy Komisji Federacji Rosyjskiej – brak odpowiedzi.

Przyczyny incydentu:

- naruszenie przez załogę przestrzeni kontrolowanej lotniska EPLL;
- utrata przez załogę szczegółowej orientacji geograficznej;
- niedostateczna znajomość frazeologii proceduralnej w języku angielskim.

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Nadzorujący badanie:

mgr inż. Waldemar Targalski *podpis na oryginale*