

Warszawa, dnia 20 lutego 2017 r.

Poz. 257

**KOMUNIKAT NR 249
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 20 lutego 2017 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 1249/16

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225) w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. **Incydent lotniczy**, który wydarzył się w dniu 10 czerwca 2016 r. na samolocie SAAB 340, klasyfikując do kategorii:

"Czynnik ludzki"

w grupie przyczynowej: "E2 – Służby zarządzania ruchem lotniczym (ATM)/nieporozumienia w ruchu lotniczym".

2. Opis okoliczności incydentu lotniczego:

Załoga samolotu SF 34 wykonywała 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 wprowadzono go z błędu po zgłoszeniu się na ww. częstotliwości.

3. Przyczyna incydentu lotniczego:

a) błędne przekazanie samolotu na częstotliwość Provance Radar (124,350 MHz) przez kontrolera ACC Nice Radar,

- b) niezachowanie porządku w prowadzeniu korespondencji przez kontrolera z Pro Vance Radar i nieprzekierowanie samolotu na właściwą częstotliwość po przyjęciu zgłoszenia,
- c) niewłaściwe prowadzenie nasłuchu przez załogę na częstotliwości 121,500 MHz na drugim zestawie radiowym (zbyt mocno ściszona radiostacja).

4. Zalecenia profilaktyczne Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące bezpieczeństwa:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie wydała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

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

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Samson