

Warszawa, dnia 29 czerwca 2006 r.

Sonnig S.A  
14, Quai du Seujet  
CH – 1201 Geneva,

Tel.: +41 22 908 15 95  
Fax: +41 22 908 29 54

Nr ewidencyjny zdarzenia lotniczego

20/06

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych  
ul. Chałubińskiego 4/6  
00-928 Warszawa  
tel. +48 (22) 630 11 31; fax. +48 (22) 630 11 43  
telefon alarmowy: 0-500 233 233

## **RAPORT KOŃCOWY Z BADANIA INCYDENTU LOTNICZEGO**

### **1. Data i czas zaistnienia incydentu:**

*Dnia 21 stycznia 2006 roku godz. ok.01.26 UTC*

### **2. Miejsce startu i zamierzonego lądowania:**

*Lot nr: ONG601 - ADEP - LFMN DEST-UUWWI*

### **3. Miejsce zdarzenia:**

*FIR Warszawa - wlot nad punktem nawigacyjnym JAB*

### **4. Rodzaj, typ, znaki rozpoznawcze, właściciel statku powietrznego:**

*Samolot: Canadair CL-600-2B16 Challenger 601-3A*

*Znaki rozpoznawcze: HB-JRV;*

*Użytkownik: Sonnig S.A*

### **5. Typ operacji:**

*Lot komercyjny*

### **6. Faza lotu:**

*Przelot na nakazanym poziomie lotu.*

### **7. Warunki lotu:**

*Według przepisów IFR; noc.*

## **8. Czynniki pogody:**

*Bez wpływu.*

## **9. Organizator lotów:**

*Sonnig S.A*

## **10. Dane dotyczące dowódcy SP:**

*Brak danych – według pisma przedstawiciela przedsiębiorstwa Sonnig S.A załoga posiadała wymagane uprawnienia oraz w pełni była przygotowana do lotu.*

## **11. Opis przebiegu i okoliczności zdarzenia:**

ACC WA – otrzymała zwolnienie kontroli za pomocą automatycznego systemu OLDI na ONG 601 CL 60 lot z LFMN – UUWW czas wlotu na JAB 0127 UTC.

Okolo 3 min. przed przelotem JAB – ACC WA otrzymała wiadomość z Centrum Operacy Powietrznych (COP), że w/w samolot leci bez łączności, a minutę później zadzwoniła Bratysława i poinformowała Planning KRL, że ONG 601 utracił łączność w FIR Wiedeń i nie nawiązał łączności z Bratysławą. COP zapytał czy samolot wykonuje lot w drodze lotniczej. Po sprawdzeniu zgodności z planem lotu na monitorze radaru poinformowano COP, że lot odbywa się zgodnie z planem lotu. Chwilę po przejściu przez ONG 601 JAB, COP ponownie zapytał czy nawiązano łączność z samolotem / niestety nie /. COP poinformował, że będzie uruchomiona misja w celu przechwycenia ONG 601.

KRL RAD po otrzymaniu informacji o braku łączności z ONG 601 z Bratysławą rozpoczął próbę identyfikacji oraz nawiązania łączności z samolotem na częstotliwości roboczej 134,925. Kilkakrotne próby poprzez nakazanie SQUAWK IDENT, oraz nakazanie zmiany SQUAWK-a nie dały pozytywnego rezultatu. W międzyczasie KRL RAD podejmował także próby nawiązania łączności z a/c na częstotliwości 121,5. Następnie KRL RAD włączył wszystkie dostępne częstotliwości ACC /nadajniki i odbiorniki/.

Próba na częstotliwości 134,175 powiodła się i kontakt z ONG 601 został nawiązany, a następnie dokonano identyfikacji. Kierownik Zmiany natychmiast poinformował COP o nawiązaniu łączności z a/c, który był krótko po JED /JED minął 0136/.

Tymczasem samoloty przechwytyjące wyleciały z Mińska Mazowieckiego o godz. 0129 i kilka minut później po ustanowieniu łączności z samolotem zostały zawrócona /trwała około 8 min/. O braku łączności z ONG 601 został poinformowany także OAT przez COP na około 25NM przed JAB. COP jednocześnie poinformowało KRL OAT, że informacje otrzymano od środka z Niemiec i że będzie przygotowywana misja w celu przechwycenia samolotu..

Wszystkie otrzymywane informacje były koordynowane między ACC - COP i OAT.

Pilot ONG 601 zapytany o przyczynę braku łączności odpowiedział, iż ostatni kontakt miał z Wiedniem a następnie wyleciał poza zasięg ich radiostacji.

Samolot utracił łączność dużo wcześniej w FIR LOWW i nie utrzymywał kontaktu już przed wlotem w FIR EPWW.

Dzięki skutecznym działaniom polskich kontrolerów załoga samolotu odzyskała łączność najszybciej jak to było możliwe, o czym natychmiast zostały poinformowane służby wojskowe.

## **12. Przyczyny zdarzenia:**

1. Błędne ustawienie częstotliwości radiowej w trakcie lotu w przestrzeni powietrznej poprzedzającej wlot do FIR Warszawa.
2. Zbyt późne zorientowanie się załogi samolotu o braku łączności z organem kontroli ruchu lotniczego.

## **13. Zalecanie profilaktyczne.**

Stosować przez pilotów właściwe procedury w przypadku utraty łączności radiowej.

**KONIEC**

Kierujący badaniem incydentu:

Bogdan Fydrych

.....