

Warszawa, dnia 3 lipca 2007 r.

Nr ewidencyjny zdarzenia lotniczego

120/07

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 ZDARZENIA LOTNICZEGO

1. Data i czas zaistnienia incydentu:

Dnia 27 marca 2007 roku. godz. ok. 17.30 UTC

2. Miejsce startu i zamierzonego lądowania:

Lot nr: LOT398 - ADEP- Frankfurt nad Menem (EDDF) DEST- Kraków – Balice (EPKK).

3. Miejsce zdarzenia:

TMA EPKK

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

Lot nr: LOT398:

Samolot: Embraer 170

Znaki rozpoznawcze: SP-LDC

Użytkownik: Polskie Linie Lotnicze "LOT"



5. Typ operacji:

Lot nr: LOT398 – lot komercyjny rozkładowy

6. Faza lotu:

W trakcie zniżania i wektorowanie do lądowania

7. Warunki lotu:

Według przepisów IFR; popołudnie

8. Czynniki pogody:

Bez wpływu.

9. Organizator lotów:

Polskie Linie Lotnicze "LOT".

10. Dane dotyczące dowódcy SP:

Mężczyzna lat-51

Nalot ogólny: 9532 godzin

Ważność licencji: 29.01.2009 r.

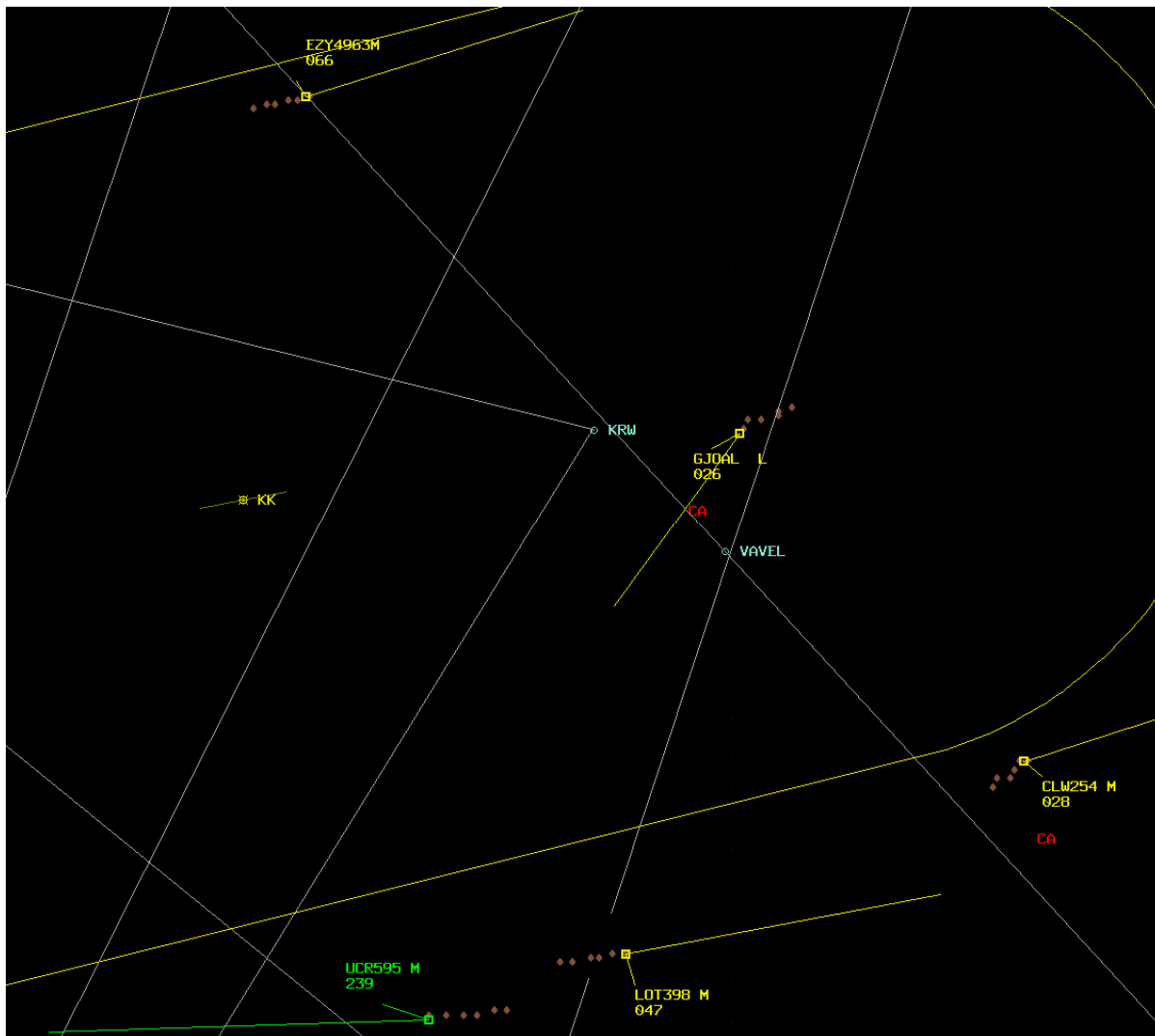
Ważność badań lotniczo – lekarskich: 19.08.2007 r.

11. Opis przebiegu i okoliczności zdarzenia:

Załoga samolotu LOT 398 wykonywała lot z lotniska Frankfurt nad Menem (EDDF) do Kraków – Balice (EPKK). Po nawiązaniu łączności w języku polskim z kontrolerem organu kontroli zbliżania (APP) lotniska EPKK otrzymał zezwolenie na zniżanie do FL130 w kierunku punktu nawigacyjnego „SKAVI”. Minutę później, również w języku polskim, zgłasza się załoga samolotu Centralwings 254. Następnie o godz. 17.28.50 UTC nawiązuje łączność w języku angielskim załoga samolotu Easyjet 4963.

Kontroler APP po zakończeniu korespondencji z EZY 4963 nawiązuje łączność z LOT 398 w języku angielskim w celu wydania nowego zezwolenia na dalsze zniżanie. Pilot LOT 398 nie przechodzi na język angielski i nadal prowadzi korespondencję w języku polskim. Kontroler APP poprosił LOT 398 o prowadzenie korespondencji radiowej w języku angielskim uzasadniając to tym iż, będący na zniżaniu do lądowania samolot EZY 4963 nie rozumie łączności radiowej prowadzonej w języku polskim. *„Nad Panem jest samolot, który po polsku nie rozumnie i potrzebuję, żeby rozumiał moje instrukcje”*. Pilot LOT 398 nie wyraził na to zgody, uzasadniając to tym iż, znajdują się w polskim FIR i będzie mówił w języku polskim. *„Nie proszę Pana, ja jestem w polskim FIR-ze i ja będę mówił w języku polskim”*.

Kontroler APP postanawia wydawać instrukcje po angielsku i wyraża zgodę na odpowiadanie na nie przez LOT 398 po polsku. Dalsza korespondencja pomiędzy LOT 398 i APP EPKK jest prowadzona w taki właśnie sposób, czego wynikiem było przedłużanie potwierdzanie instrukcji przez LOT 398 przy znacznym obciążeniu sektora w tym czasie przestrzeni powietrznej APP EPKK (6 samolotów na dolocie i 3 odlatujące w czasie 19. min. 15 sek.).



Na podstawie analizy zgromadzonych dokumentów należy stwierdzić, że zarówno zapisy w **Załączniku nr 10 Konwencji Chicagowskiej – Łączność lotnicza - tom: II punkt: 5.2. Procedury łączności radiotelefonicznej, podpunkt: 5.2.1.2 Języki stosowane w łączności radiotelefonicznej.**

5.2.1.2.1. Rozmowy radiotelefoniczne powietrze –ziemia będą prowadzone w języku, który jest zwykle stosowany przez stację naziemną lub w języku angielskim.

Uwaga 1.- Język zwykle stosowany przez stację naziemną nie musi być językiem państwa, na terenie którego jest ona zlokalizowana. Stosowanie wspólnego języka może zostać uzgodnione w skali regionu jako wymóg dla stacji naziemnych znajdujących się w tym regionie.

5.2.1.2.3 Język, który jest zwykle stosowany oraz język, których stosowanie może być wnioskowane na stacji naziemnej, stanowiąc będą element publikacji informacji lotniczych i innych opublikowanych informacji lotniczych dotyczących takich obiektów.

Jak również zapis w Zbiorze Informacji Lotniczych AIP - Polska – Dział: GEN 3, strona 3.4.-2 pkt. 4 : stosowane języki: język polski i język angielski, zezwalały pilotowi LOT 398, na używanie w FIR Warszawa języka polskiego.

Aczkolwiek ze względów bezpieczeństwa operacji statków powietrznych zwłaszcza w takich fazach operacji powietrznych jak: kołowanie, zajmowanie drogi startowej, wykonanie startu, wznoszenia, podejścia do lądowania, lądowania i zwolnienie drogi startowej, wskazane jest stosowanie języka angielskiego, w celu wzajemnego monitorowania przez załogi statków powietrznych sytuacji panującej na lotnisku oraz w jego rejonie.

Na podstawie analizy zapisu korespondencji i na podstawie zeznań kapitana LOT 398 Komisja nie stwierdziła wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa statku powietrznego.

Istotne jest aby zarówno kontrolerzy ruchu lotniczego jak i załogi statków powietrznych w trakcie wykonywania swoich czynności nie utrudniali pracy sobie wzajemnie oraz nie wprowadzali nerwowej atmosfery, która może doprowadzić do nie potrzebnej sytuacji stresującej.

Brak jednoznacznego zapisu w obowiązujących w FIR Warszawa przepisach co do stosowania języka angielskiego w przestrzeni powietrznej kontrolowanej doprowadziła do takiej jak powyżej opisanej sytuacji, a w przyszłości może być przyczyną zdarzenia lotniczego zagrażającego bezpieczeństwu operacji lotniczych.

12. Przyczyna zdarzenia i zalecenia profilaktyczne:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych na podstawie analizy otrzymanych dokumentów uznała badanie za zakończone oraz ustaliła, że ww. zdarzenie nie wyczerpuje znamion incydentu lotniczego. Jednocześnie z uwagi na ustalone okoliczności zdarzenia, które w przyszłości mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo operacji lotniczych w FIR Warszawa określiła poniższe **zalecenia profilaktyczne**:

1. Wprowadzić w FIR Warszawa przepis:

Język angielski będzie zapewniany na żądanie z każdego statku powietrznego i z wszystkich stacji naziemnych obsługujących przestrzeń powietrzną kontrolowaną oraz wyznaczone porty lotnicze.

2. Powyższy przepis opublikować w Zbiorze Informacji Lotniczych AIP – Polska w instrukcjach operacyjnych przewoźników lotniczych oraz organów kontroli ruchu lotniczego.

3. Ze zdarzeniem zapoznać personel latający oraz kontrolerów ruchu lotniczego.

KONIEC

Kierujący badaniem zdarzenia lotniczego:

Bogdan Fydrych

Podpis nieczytelny