

Warszawa, dnia 29 czerwca 2006 r.

Korean Air Airlines

Polskie Linie Lotnicze „LOT” S.A.
Ul. 17-go Stycznia 39
00-906 Warszawa

Nr ewidencyjny zdarzenia lotniczego

19/06

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 20 stycznia 2006 roku godz. ok.22.03 UTC

2. Miejsce startu i zamierzonego lądowania:

Lot nr: KAL9002 - ADEP - LFPG DEST- RKSI

3. Miejsce zdarzenia:

FIR WARSZAWA wlot nad punktem nawigacyjnym SUI

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

Samolot: Boeing 747 - 400

Znaki rozpoznawcze: HL-7461;

Użytkownik: Korean Air Airlines

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:

Korean Air Airlines

10. Dane dotyczące dowódcy SP:

Brak danych – według pisma przedstawiciela linii lotniczych „Korean Air” załoga posiadała wymagane uprawnienia oraz w pełni była przygotowana do lotu.

11. Opis przebiegu i okoliczności zdarzenia:

ACC-Warszawa otrzymała zwolnienie kontroli za pomocą automatycznego systemu OLDI na KAL 902 B744 LFPG-RKSI, EST SUI 2203. KRL PLANNING otrzymał informację od KRL niemieckiego, że KAL 902 leci około 20 min. bez łączności z Niemcami. Samolot był wówczas około 4 min. lot. od SUI. Informację tę przekazał KRL RAD WA Kierownikowi Zmiany. W tym samym czasie Oficer operacyjny Centrum Operacji Powietrznych (OP COP) dzwonił do Kier. Zm. z informacją, że KAL 902 leci bez łączności (wg informacji od wojskowego ośrodka z Niemiec). Nastąpiła wymiana posiadanych informacji między Kier. Zm. i Oficerem operacyjnym COP. Informację o braku łączności z KAL 902 otrzymał również OAT od COP i chwilę później od Kier. Zm. KRL RAD ACC – po przekroczeniu granicy przez KAL 902 – rozpoczął nadawanie na ślepo w celu uzyskania informacji czy nastąpiła utrata łączności jedno czy obustronna. KRL poprosił inny samolot, aby na częstotliwości 121,5 wywołał KAL 902. Jednocześnie KRL Planning poprosił o to samo Poznań. / bez skutku /. Po wlocie w granice FIR EPWW KAL 908 / około 10 min. za KAL 902, KRL RAD polecił, aby zwołał KAL 902 na częstotliwości „kompanijnej”. Gdy KAL 902 minął DRE około 22.09 UTC, OP COP poinformował Kier. Zm. i OAT, że startują samoloty wojskowe w celu przechwycenia KAL 902 /start: 22.10 UTC/ Łączność ACC z KAL 902 została nawiązana o 22.26 UTC o czym niezwłocznie poinformowano OP COP i OAT. Misja przechwytyjąca została przerwana o 22.35 UTC i samolot zawrócił w odległości około 35 km od KAL 902, który został poinformowany o zbliżającym się wojskowym statku powietrznym. Pilot KAL 902 potwierdził monitorowanie tego samolotu na monitorze systemu ACAS.

Pilot KAL 902 wyjaśnił, że utrata łączności nastąpiła na skutek błędnego wybrania częstotliwości w FIR Karlsruhe. Lot KAL 902 odbywał się cały czas zgodnie z planem lotu o czym zainteresowane służby były poinformowane. Dzięki skutecznym działaniom polskich kontrolerów ruchu lotniczego samolot odzyskały łączność najszybciej jak to było możliwe, o czym natychmiast zostały poinformowane operacyjne 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

.....