



Nr ewidencyjny zdarzenia lotniczego

1924/14

1925/14

RAPORT KOŃCOWY Z BADANIA INCYDENTU LOTNICZEGO

1. Data i czas lokalny zaistnienia incydentu:

Zdarzenie nr PKBWL: 1924/14 z dnia 15.10.2014 r. godz. 19.54 (18.54 UTC)

Zdarzenie nr PKBWL: 1925/14 z dnia 15.10.2014 r. godz. 20.23 (19.23 UTC)

2. Miejsce startu i zamierzonego lądowania:

Zdarzenie nr PKBWL: 1924/14

Lotnisko startu: Warszawa im. F. Chopina (EPWA)

Lotnisko lądowania: Bydgoszcz – Szwederowo (EPBY).

Zdarzenie nr PKBWL: 1925/14

Lotnisko startu: Bydgoszcz – Szwederowo (EPBY).

Lotnisko lądowania: Warszawa im. F. Chopina (EPWA)

3. Miejsce zdarzenia:

Lotnisko startu: Bydgoszcz – Szwederowo (EPBY).

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

Samolot, Bombardier Dash 8, znaki rozpoznawcze: SP-EQH, leasing.

5. Typ operacji:

Lot komercyjny – rozkładowy.

6. Faza lotu:

Zdarzenie nr PKBWL: 1924/14 – lądowanie.

Zdarzenie nr PKBWL: 1925/14 – start.

7. Warunki lotu:

Według przepisów IFR, warunki IMC po zmierzchu.

8. Czynniki pogody:

Zdarzenie nr PKBWL: 1924/14: RVR650 m i podstawy 100 ft (30 m).

Zdarzenie nr PKBWL: 1925/14: RVR350 m i podstawy 100 ft (30 m).

9. Organizator lotów:

Eurolot S.A

10. Dane dotyczące dowódcy SP:

Nie dotyczy

11. Opis przebiegu i okoliczności zdarzenia:

Zdarzenie nr PKBWL:1924/14: lądowanie w warunkach RVR 650 m i podstawa 100 stóp (30 m).

Zdarzenie nr PKBWL:1925/14: start w warunkach RVR350 m i podstawy 100 stóp (30 m)

W trakcie analizy wyżej wymienionych zdarzeń PKBWL stwierdziło rozbieżność pomiędzy informacją zawartą w AIP - Polska i publikacjami przedsiębiorstwa Jeppesen zatwierdzonymi przez Urząd Lotnictwa Cywilnego do stosowania przez operatora.

Zgodnie z zapisami zawartymi w AIP-Polska (przedstawionych poniżej) zarówno lądowanie (podstawa chmur poniżej 100 ft (30m), jak i start (RVR 350 m) nastąpiły w warunkach poniżej opublikowanych minimów.

OPERACJE STATKÓW POWIETRZNYCH W CZASIE OBOWIĄZYWANIA LVP

W czasie obowiązywania LVP starty statków powietrznych są dopuszczalne wyłącznie wtedy, gdy RVR wynosi 400 m lub więcej.

Podczas obowiązywania LVP lądowania statków powietrznych są dopuszczalne wyłącznie wtedy, gdy RVR wynosi 550 m lub więcej, a podstawa chmur nie jest niższa niż 200 ft (60 m). Do lądowania w warunkach ograniczonej widoczności, zgodnie z wyżej podanymi minimami, używany jest wyłącznie kierunek drogi startowej RWY 26.

AIRCRAFT OPERATIONS DURING LVPs

During LVPs, take-offs are permitted only when the RVR is 400 m or more.

During LVPs, aircraft landings are permitted only when the RVR is 550 m or more and the cloud base is not less than 200 ft (60 m). For landing during LVPs, in accordance with the minima specified above, only RWY 26 is used.

Według informacji zawartych na kartach przedsiębiorstwa Jeppesen (przedstawionych poniżej) lądowanie (brak ograniczenia podstawy chmur) jak i start (RVR 350) odbyły się w warunkach lepszych niż określone minimum widzialności na drodze startowej (RVR A,B,C 250m/ D 300m).

PANS OPS	Standard STRAIGHT-IN LANDING RWY 26						CIRCLE-TO-LAND		
	ILS			LOC (GS out)			Max Kts	MDA(H)	VIS
	A: 434' (200')		C: 449' (215')	with D3.0 BYD		w/o D3.0 BYD			
	DA(H)	B: 441' (207')	D: 460' (226')	DA(H) 600' (366')	DA(H) 710' (476')	DA(H)			
	FULL	Limited	ALS out	ALS out	ALS out				
A				RVR 1500m		RVR 1500m	100	720' (484')	1500m
B							135	780' (544')	1600m
C	RVR 550m	RVR 750m	RVR 1200m	RVR 1000m		RVR 1500m	180	880' (644')	2400m
D				RVR 1700m		CMV 2200m	205	940' (704')	3600m

CHANGES: New procedure.

© JEPPESEN, 2013. ALL RIGHTS RESERVED.

LOW VISIBILITY PROCEDURE (LVP)		
LVP will be activated when RVR falls below 550m or cloud base below 200'.		
Only one ACFT on the manoeuvring area will be allowed at a time.		
During LVP ACFT movements only with Follow-me assistance.		
Standard TAKE-OFF I		
LVP must be in Force		
RCLM (DAY only) or RL	RCLM (DAY only) or RL	NIL (DAY only)
A		
B	250m	
C		500m
D	300m	
I Operators applying U.S. Ops Specs: CL required below 300m.		

CHANGES: Twys. Notes.

© JEPPESEN, 1999, 2014. ALL RIGHTS RESERVED.

W wyniku konsultacji pomiędzy przedstawicielami: Urzędu Lotnictwa Cywilnego, PKBWL, zarządzającego lotniskiem i operatora lotów, stwierdzono potrzebę dokonania zmiany w AIP – Polska dotyczącej usunięcia zapisu określającego wysokość podstawy chmur w trakcie obowiązywania procedur w warunkach ograniczonej widzialności (LVP) na lotnisku. W związku z powyższym zanim zostanie opublikowana zmiana w AIP – Polska została rozpowszechniona depesza NOTAM:

E4002/14- DURING LVP ACFT LANDINGS ARE PERMITTED ONLY WHEN THE RVR IS 550M OR MORE. FOR LANDING DURING LVP ONLY RWY 26 IS USED.

06 NOV 07:40 2014 UNTIL 05 FEB 23:59 2015. CREATED: 06 NOV 07:41 2014

Tym samym został usunięty zapis dotyczący minimalnej podstawy chmur ograniczający wykonanie procedury lądowania w trakcie obowiązywania procedur LVP, który był rozbieżny z zapisami Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiające wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (WE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010, w którym jedynym ograniczeniem jest tylko wartość RVR.

Aktualnie informacje (zawarte w AIP – Polska i w depeszy NOTAM) dotyczące procedur LVP, jak i zapisy Rozporządzenia nr 923/2012 w sposób jednoznaczny określają kryteria dotyczące wprowadzenia operacji LVP oraz procedur załóg lotniczych wykonujących operacje lotnicze w trakcie obowiązywania tych procedur na lotnisku.

12. Przyczyna zdarzenia:

Brak w publikacji firmy Jeppesen pełnej informacji zawartej w AIP – Polska dotyczących operacji w warunkach LVP na lotnisku EPBY.

13. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Przedsiębiorstwo Jeppesen:

W związku ze stwierdzonymi w trakcie analizy ww. zdarzeń różnicami pomiędzy informacjami opublikowanymi w AIP – Polska i na kartach publikacji przedsiębiorstwa Jeppesen dotyczących operacji w warunkach ograniczonej widzialności (LVP), PKBWL zaleca właściwe analizowanie zapisów zawartych w narodowych AIP przed ich publikacją.

14. Komentarz Komisji:

Należy podkreślić, że dzięki szybkiemu zaangażowaniu przedstawicieli: Urzędu Lotnictwa Cywilnego, PKBWL, zarządzającego lotniskiem i operatora lotów oraz merytorycznej wymianie informacji dotyczących zdarzeń, na spotkaniu w dniu 5 listopada został zaakceptowany przez wszystkie strony sposób rozwiązania problemu różnej interpretacji przepisów. W imieniu Komisji chciałbym podziękować wszystkim zaangażowanym w działania w celu jak najszybszego rozwiązania tego problemu.

Kierujący badaniem w dniu 31.10.2014 r. nawiązał kontakt z przedstawicielem przedsiębiorstwa Jeppesen informując o braku w ich publikacji pełnej informacji zawartej w AIP –Polska jak i o różnicach dotyczących operacji w warunkach LVP na lotnisku EPBY. W dniu 01.11.2014 r. PKBWL otrzymała e-maila, że dane przesłane przez PKBWL zostaną zweryfikowane. Do dnia publikacji raportu PKBWL nie otrzymała informacji na temat rozbieżności pomiędzy publikacjami AIP – Polska, a przedsiębiorstwa Jeppesen.

KONIEC

Badający zdarzenie lotnicze:

podpis na oryginale