



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

### Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>2220/14</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<b>INCYDENT</b>			
Data zdarzenia:	<b>29 października 2014 r.</b>			
Miejsce zdarzenia:	<b>Lotnisko LFGJ</b>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<b>Samolot Saab 340</b>			
Dowódca SP:	<b>Pilot samolotowy</b>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	3
Nadzorujący badanie:	<b>Robert Ochwat</b>			
Podmiot badający:	<b>Użytkownik</b>			
Skład zespołu badawczego:	<b>Nie wyznaczano</b>			
Zalecenia:	<b>NIE</b>			
Adresat zaleceń:	<b>NIE DOTYCZY</b>			
Data zakończenia badania:	<b>14 lipca 2015 r.</b>			

#### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Załoga samolotu Saab 340 podczas przygotowania do odlotu z lotniska LFGJ, zapoznała się m.in. z bieżącymi warunkami meteorologicznymi oraz z depeszą NOTAM informującą, że w przypadku aktywności na lotnisku planowanego odlotu procedury operacji lotniczych przy ograniczonej widzialności (LVP), minimalna widzialność wzdłuż drogi startowej (RVR) podczas startów powinna wynosić co najmniej 550 metrów dla danej kategorii statków powietrznych (NOTAM D4864/14 poniżej).

Departure: LFGJ (Tavaux)

B) 1410281134

C) 1411302359

E) Minima OPS RWY 05/23 changed:

Refers AD2 LFGJ ADC 01 and IAC 01:

**Minimum TKOF CAT A,B,C,D: 550 m**

Minimum landing CAT A,B,C,D: 800m

Jednocześnie, według informacji opublikowanych w instrukcji operacyjnej lotniska LFGJ, podwyższone minima RVR 550 metrów dla operacji startów obowiązywały podczas nieobecności służb kontroli ruchu lotniczego (TWR), a dotyczyły okresów gdy aktywna była jedynie służba informacji powietrznej (AFIS). Wartość RVR dla operacji startów przy ograniczonej widzialności podczas aktywności służb kontroli ruchu lotniczego według instrukcji operacyjnej lotniska LFGJ wynosiła 250 metrów. Załoga samolotu Saab 340 po nawiązaniu łączności radiowej na częstotliwości 130,775 MHz i wywołaniu „Dole TWR” (znak wywoławczy służby kontroli ruchu lotniczego), poprosiła o bieżące warunki meteorologiczne i otrzymała informację, że widzialność wzdłuż drogi startowej (RWY) wynosi 500 metrów. Załoga poprosiła o potwierdzenie drogi startowej w użyciu i w odpowiedzi otrzymała informację o innej niż poprzednio przekazana wartości minimalnej widzialności do startu, która wynosiła 550 metrów. Załoga poprosiła o powtórzenie tej wiadomości, na co otrzymała potwierdzenie, że minimalny RVR do startu wynosi 550 metrów. Następnie załoga Saab 340 przekazała informację, że minimalna wartość dopuszczająca ich start to 250 metrów i zapytała, czy służba kontroli ruchu lotniczego to potwierdza. W odpowiedzi załoga otrzymała potwierdzenie tej informacji. W tej sytuacji załoga poprosiła o uruchomienie silników oraz zgodę na lot planowaną trasą na lotnisko docelowe LFJL i taką zgodę otrzymała. Po uruchomieniu silników załoga rozpoczęła kołowanie do drogi startowej 05, a następnie wystartowała. Według depechy pogodowej METAR, RVR wzdłuż drogi startowej 05 w czasie startu wynosił 275 metrów.

### **Przyczyny zdarzenia lotniczego:**

Według zebranych za pośrednictwem użytkownika informacji, przyczyną zaistnienia zdarzenia lotniczego tj. startu samolotu Saab 340 poniżej minimalnych wartości RVR opublikowanych w depeszy NOTAM D4864/14 było nieporozumienie w korespondencji radiowej, wynikające z posługiwania się przez personel operacyjny wieży kontroli ruchu lotniczego lotniska LFGJ niewłaściwą frazeologią lotniczą. Załoga samolotu podczas pierwszego kontaktu radiowego wywołała wieżę lotniska znakiem wywoławczym „Dole TWR”, który według publikacji w AIP France AD2 LFGJ jest zarezerwowany dla służb kontroli ruchu lotniczego. Ponieważ nie zostało to przez drugą stronę sprostowane, załoga była przekonana że prowadzi korespondencję ze służbami kontroli ruchu lotniczego (TWR), a nie ze służbą informacji powietrznej (AFIS), która powinna posługiwać się znakiem wywoławczym „Dole Informacja”. Na podstawie tego nieporozumienia, załoga samolotu Saab 340 założyła że bieżąca wartość RVR (275 metrów) oraz aktywność służb kontroli ruchu lotniczego umożliwiają planowany odlot samolotu.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu zdarzenia były prawdopodobne problemy językowe w prowadzonej przez personel operacyjny TWR LFGJ korespondencji w języku angielskim oraz niespójność w dokumentacji operacyjnej lotniska w zakresie treści depeszy NOTAM oraz procedurami opublikowanymi w instrukcji operacyjnej lotniska.

### **Komentarz Komisji:**

Komisja podjęła starania w celu nawiązania bezpośredniego kontaktu z zarządzającym lotniskiem LFGJ za pośrednictwem francuskiej komisji badania zdarzeń (BEA), które umożliwiłyby otrzymanie dodatkowych informacji oraz materiałów w tym m.in. zapisu audio korespondencji radiowej między załogą a personelem operacyjnym TWR LFGJ. Komisja nie otrzymała odpowiedzi na przesłane zapytania.

### **Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

Po zakończeniu badania PKBWL nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

---

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Robert Ochwat	<i>podpis na oryginale</i>