



SAFETY NOTICE 02/2013

06/06/2013

На вниманието на:

- **Притежателите на CAO (Наредба 37)**
- **Летателен състав на Притежателите на CAO (Наредба 37)**
- **Полетни диспечери**

1. Въведение

Целта на това съобщение е да напомни на пилотите за действията на екипажа при рязка промяна на метеорологичните условия, когато тази промяна е след височина на вземане на решение (DA/DH или MDA/MDH).

Също така, при определяне на количеството гориво за полета, екипажа следва да отчита наличието на TEMPO, BECMG, PROB или FM в прогнозата за времето на летището за кацане, в рамките на +/- 1 час от ETA.

Препоръките, направени от Дирекция „ЗРПВВЖТ“ и посочени в т 2.3 на това съобщение следва да бъдат изпълнени незабавно.

2. Очаквани действия от страна на Операторите

2.1. Операторите следва да запознаят своите пилоти с действията на екипажа при прекратено кацане на всеки тип самолет на експлоатация в Авиокомпанията, кога се предприема този маньовър и каква е техниката на изпълнението му. Този елемент (включително и най вече прекратено кацане след опирание – ако е разрешено за конкретния тип самолет) да бъде включен в тренировката на пилотите на тренажор и това отразено в OM-D, като честотата на изпълнение да бъде не по-малка от един път на три години.

2.2. Когато към разчетното време за кацане +/- 1 час дългосрочната прогноза за времето на летището за кацане съдържа в TEMPO, BECMG, PROB или FM стойности, надвишаващи ограниченията на самолета или екипажа, или стойности под минимума на същите, се определя второ запасно летище, като по далечното такова определя запаса от гориво. При наличие на така посочените условия, Оперативния контрол (Flight Dispatch - където е приложимо) на Оператора информира КВС и подготвя полетен план с две запасни летища. Операторите следва да направят съответните промени в горивната политика на Авиокомпанията, описана в OM-A.

2.3. На незабавно изпълнение подлежат следните препоръки за безопасно изпълнение на полетите в Гражданската авиация:

2.3.1. **BG.SIA-2013.0001.** Ръководителите на системата за управление на безопасността във всички авиационни оператори за търговски въздушен превоз, регистрирани в Република България да извършат извънреден одит на:

- правилата и процедурите за осигуряване на летателните екипажи с коректна и своевременна информация за очакваните и фактическите метеорологични условия на началните, крайните и резервните летища по маршрута;
- източници и качество на подаваната към екипажите фактическа и очаквана метеорологична обстановка по маршрут и на началното, крайното и резервните летища;
- анализ и оценка на фактическата и очаквана метеорологична обстановка на началните, крайните и резервните летища от полета на етапа на предполетната подготовка на екипажа;
- наличие и актуалност в РПП на ясни процедури за минаване на втори кръг и отиване на запасно летище, с отчитане на типа използвани ВС;

2.3.2. **BG.SIA-2013.0002.** Всички авиационни оператори за търговски въздушен превоз, регистрирани на територията на Република България, да извършат извънредна проверка на познаване от страна на летателните екипажи на ограниченията на използваните типове ВС по отношение на допустим страничен и гръбен вятър и кацане в условията на мокра и наводнена ПИК, както и изискванията и процедурите на производителя на ВС и авиационния оператор за минаване на втори кръг и отиване на запасно летище. Резултатите от проверката да бъдат записани в протокол, който да бъде изпратен в дирекция „ЗРПВВЖТ“ и ГД „ГВА“.

2.3.3. **BG.SIA-2013.0003.** Всички авиационни оператори за търговски въздушен превоз, регистрирани на територията на Република България, да въведат в РПП изискване за консултация с дежурен авиометеоролог на летищата, където това е възможно, при наличие на информация за очаквани особени метеорологични явления на началното, крайното или резервните летища, както и по маршрута на полета.

3. Предистория

На 24.05.2013 г., при кацане на летище Варна в условията на преминаващ атмосферен фронт, характеризиращ се със силен пулсиращ вятър, променлив по посока, придружен с интензивен дъжд, ВС A320 с регистрационни знаци LZ-MDR не успява да спре в рамките на ПИК и излиза на грунд. При излизането на грунд ВС е получило значителни щети, а при извършената аварийна евакуация двама души са получили сериозни наранявания. Събитието е класифицирано като „авиационно произшествие“ и се разследва от комисия, назначена по реда на чл. 142 на ЗГВ и чл. 10 на Наредба № 13 за разследване на авиационни произшествия.

В хода на първоначалните действия по разследването е установено следното:

- около часа за кацане на ВС (10:17 LT) от летище Варна са излъчени 1 съобщение METAR (10:00 LT) с индикатор NOSIG, 3 съобщения SPECI (в 10:13 h, 10:16 h и в 10:21 съответно) – всички с индикатор NOSIG в края им;

- кацането на ПИК09 е извършено в условията на силен гръбен вятър с пориви достигащи до 36 kt и силен дъжд;
- по ПИК 09 е имало неустановено количество вода (contaminated runway);
- опирането на самолета на ПИК 09 е било около ПР „С“;
- по обяснения на EBC същият не е коментирал минаване на втори кръг или отиване на резервно летище;
- РП „Кула“ не е подал своевременно информация към екипажа за текущите параметри на метеорологичните условия непосредствено преди кацането за променящото се време на летище Варна.

Информацията от доклада на командира е, че първоначално самолета опира в зоната за кацане, след което, вследствие порив на вятъра, прелита тази зона и опира приблизително 300 метра след нея. Самолета излиза от полосата, след което следва стълкновение с оградата на летището. След появил се дим в кабината командира предприема евакуация, при която две пътнически получават фрактури на долни крайници. По самолета има значителни щети вследствие съприкосновението с оградата и преминаване през земен насип зад нея. Случая е определен като авиационно произшествие и се разследва от Звеното за Разследване на Авиационни Произшествия.

4. Администриране на съобщението

Съобщението да бъде разпространено от ръководството на Операторите до всички пилоти и полетни диспечери.

Държатели на CAO по Наредба 37 в едномесечен срок от датата на изпращане на настоящото писмо, се задължават да изпратят в Дирекция „ЗРПВВЖТ“ и ГД „ГВА“ писмена информация за предприетите действия по изпълнение на мерките.

Валидност: Съобщението остава валидно до получаване в ГД ГВА на промени в ОМ-А и ОМ-Д от всички държатели на CAO по Наредба 37 и изпълнение на указанията за осигуряване на безопасността на полетите.