

Warszawa, dnia 10 lipca 2006 r.

Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze
Port Lotniczy
Katowice - Pyrzowice
ul. Wolności 90
42-625 Pyrzowice

Nr ewidencyjny zdarzenia lotniczego

03/06

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 2 stycznia 2006 roku godz. ok.22.30 LMT

2. Miejsce lądowania:

Lotnisko Katowice – Pyrzowice EPKT

3. Miejsce zdarzenia:

Lotnisko Katowice – Pyrzowice EPKT

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

Samolot: Embraer 145

Znaki rozpoznawcze: SP-LGH;

Użytkownik: Polskie Linie Lotnicze „LOT” S.A.

5. Typ operacji:

Lot komercyjny

6. Faza lotu:

Dobieg po lądowaniu.

7. Warunki lotu:

Według przepisów IFR; noc.

8. Czynniki pogody:

Miały wpływ na zaistnienie zdarzenia:

*Opad śniegu marznący deszcz i deszcz,
Temperatura 0 ° C;
Wiatr: 360 – 010 stopni ,5 kts;
Widzialność: 2,8 km;*

9. Organizator lotów:

Polskie Linie Lotnicze „LOT” S.A.

10. Dane dotyczące dowódcy SP:

Brak danych

11. Opis przebiegu i okoliczności zdarzenia:

LOT3879 wykonywał w dniu 2 stycznia 2006 r. lot z lotniska EPWA do EPKT . Przed odlotem załoga otrzymała informację o współczynniku hamowania na RWY w EPKT, który wynosił 0.39 (ocena 4 – hamowanie średnio-dobre). Po przyziemieniu w czasie dobiegu, samolot wpadł w poślizg z tendencją do zakręcania i przesuwania się trawersem. Pomimo całkowitego użyciu hamulców samolot dalej nie „wychodził” z poślizgu. W skutek użycia ciągu wstecznego silników samolot zatrzymał się na drodze startowej. Załoga poinformowała organ kontroli ruchu lotniczego lotniska o bardzo słabych warunkach hamowania.

W dniu zdarzenia pomiary współczynnika hamowania były przeprowadzane za pomocą urządzenia BOWMONK AFM II SA (zgodnego z zaleceniami ICAO Doc. Nr: 9137-AN/898 part II) w okresie poprzedzającym i po zdarzeniu o godzinach:

Godzina Pomiaru (LMT)	Współczynnik Hamowania	Ocena hamowania	Uwagi
22.31	0,41	dobrze	
22.38	0,52	dobrze	
23.00	0,39	średnio-dobre	Ostatni pomiar przed lądowaniem LO3879 i LH 3296
23.48	0,39	średnio-dobre	Pomiar po lądowaniu LO3879 i LH 3296
00.09	0,37	średnio-dobre	

Odczyty z pomiaru wskazują, że w/w wyniki są różne od oceny podanej przez załogę samolotu. Jednak należy zwrócić uwagę na okoliczności, które mogą mieć wpływ na odczytywane w chwili pomiaru współczynniki hamowania jak:

- Przez cały okres czasu od zakończenia pomiaru i opuszczenia RWY przez sprzęt utrzymania zimowego do momentu przyziemienia samolotu mija ok. 10-15 minut, w którym to czasie występuje opada śniegu zmieniający warunki hamowania.
- Wykonanie ponownego pomiaru krótko przed lądowaniem samolotu, jest nie możliwe ze względów technicznych, gdyż zajmuje to ok. 5-10 minut i mogłoby spowodować przerwanie przez organ kontroli lotniska procedury lądowania i odesłanie samolotu na ponowne zejście.

12. Przyczyna zdarzenia:

Ciągły opad śniegu oraz marznącego deszczu, który pomimo podjętych działań przez służby utrzymania lotniska nie zapobiegł poślizgowi samolotu po przyziemieniu.

13. Zalecanie profilaktyczne.

Rozważyć usprawnienie obecnych działań związanych z zimowym utrzymaniem lotniska oraz zasadność wprowadzania procedury zamknięcia lotniska, w celu doprowadzenia drogi startowej do stanu zapewniającego bezpiecznego wykonywania operacji startów i lądowań przez załogi statków powietrznych.

KONIEC

Kierujący badaniem incydentu:

Bogdan Fydrych

.....