

Port Lotniczy
Kraków - Balice
ul.
Kraków

Nr ewidencyjny zdarzenia lotniczego

21/06

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 4 lutego 2006 roku godz. ok.16.15 UTC

2. Miejsce lądowania:

Lotnisko Kraków-Balice (EPKK)

3. Miejsce zdarzenia:

Lotnisko Kraków-Balice (EPKK)- droga kołowania "F"i „B”

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

Samolot: ATR 72

Znaki rozpoznawcze: SP-LFH;

Użytkownik: EuroLot.

5. Typ operacji:

Lot komercyjny

6. Faza lotu:

Kołowanie do stoiska postojowego.

7. Warunki lotu:

Według przepisów IFR; noc.

8. Czynniki pogody:

Miały wpływ na zaistnienie zdarzenia:

Opad śniegu w początkowej fazie mokrego.

Temperatura – 3,7 ° C;

Wiatr: 340 stopni , 6 m/s;

Widzialność: >10 km

Wilgotność względna: 79%

9. Organizator lotów:

EuroLot

10. Dane dotyczące dowódcy SP:

Brak danych

11. Opis przebiegu i okoliczności zdarzenia:

LOT3901 wykonywał w dniu 4 lutego 2006 r. lot z lotniska EPWA do EPKK. Po wylądowaniu otrzymał instrukcje kołowania przez TWY „F”, „B”, „G” na stanowisko nr:3.

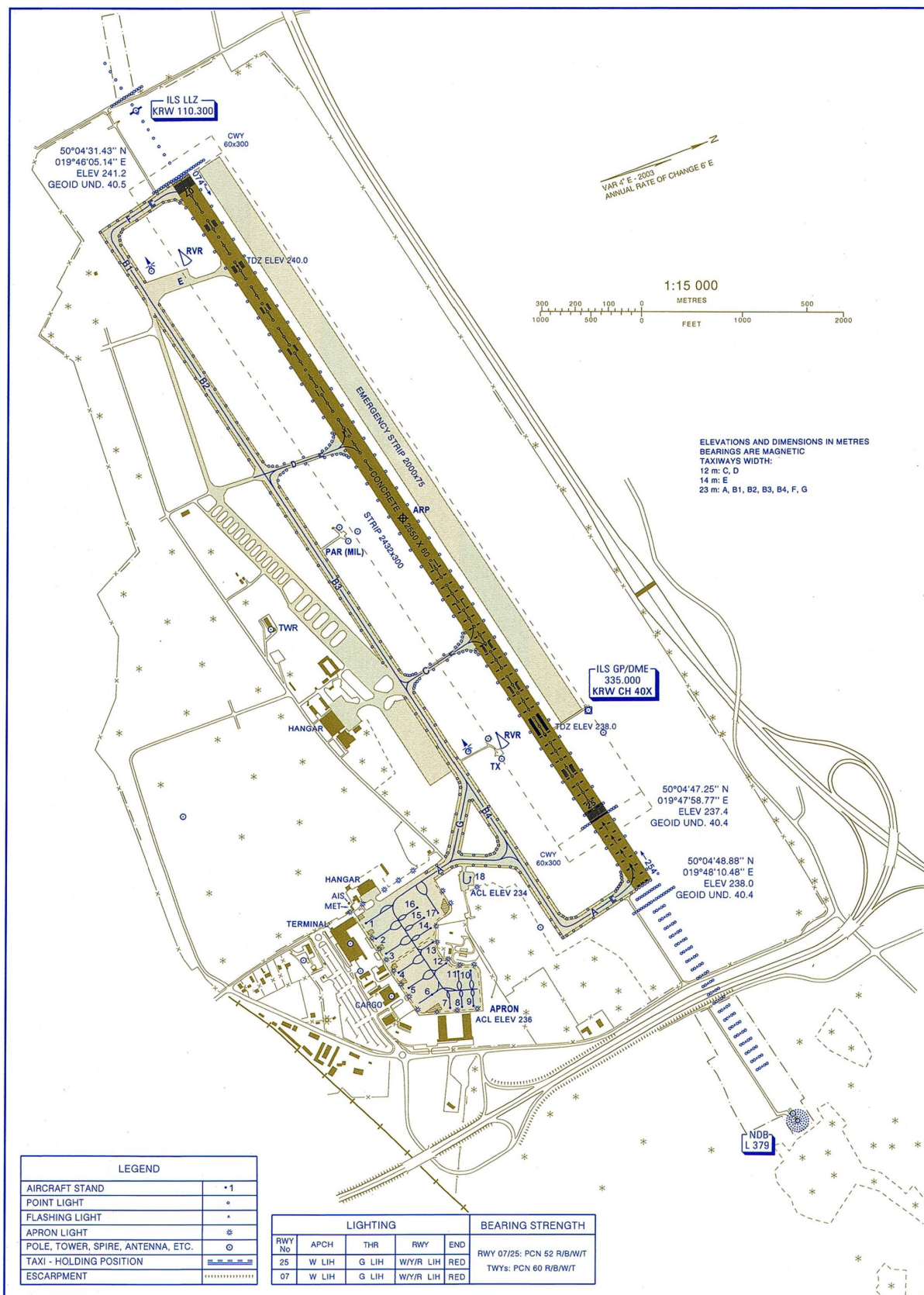
AERODROME CHART - ICAO

50°04'39.83" N
019°47'05.41" E

ELEV 241 m
GEOID UND. 40 m

TWR 123.250

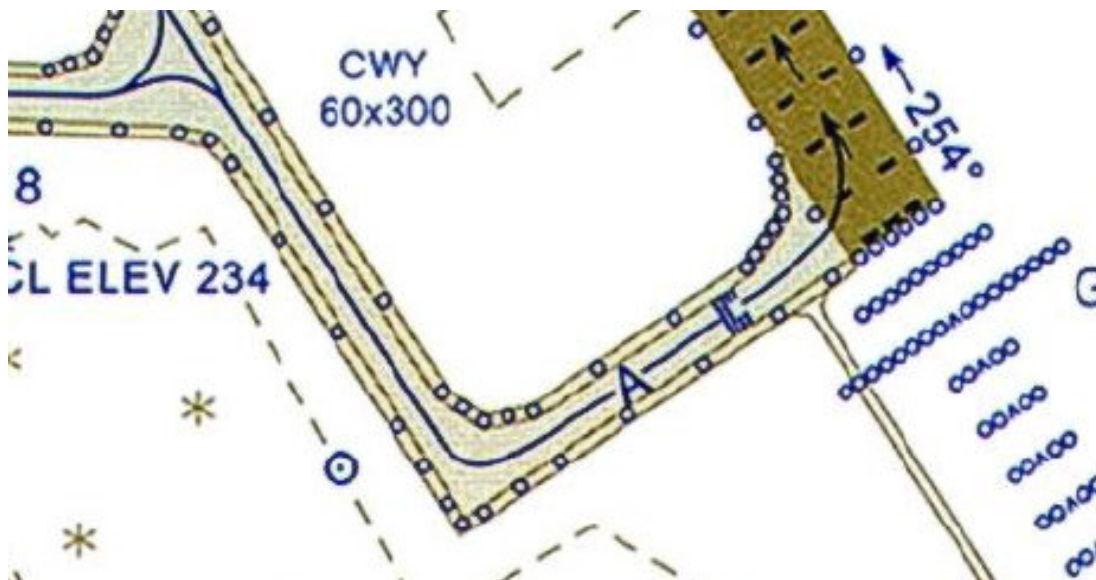
KRAKÓW / Balice



Gdy samolot kołował bardzo wolno na dwóch pracujących silnikach, ale pomimo tego, na zakręcie dróg kołowania „F” i „B” samolot wpadł w lekki poślizg.



Pilot zgłosił, że dalsze kołowanie jest niemożliwe ze względu na bardzo ślisko nawierzchnie drogi kołowania. Początkowo podjęta została decyzja o zatrzymaniu samolotu w tym miejscu, ale ze względu na spodziewany długi okres oczekiwania na przyjazd autobusu po pasażerów i zablokowanie drogi kołowania, załoga po sprawdzeniu przez przybyłego na miejsce zdarzenia dyżurnego portu i dokonanej przez niego oceny hamowania, podjęła decyzję o dalszym bardzo wolnym i ostrożnym kołowaniu. Po ocenie dokonanej przez dyżurnego portu, że w niektórych miejscach współczynnik hamowania jest nieodpowiedni zamknął on tą część drogi kołowania. Samoloty lądujące po w/w zdarzeniu kołowały po drodze startowej a następnie droga kołowania „A” do płyty postojowej.



Lądowanie samolotu odbyło się przy silnym północnym wietrze i temperaturz ok. – 4 stopnie Celsjusza. W skutek silnego północnego wiatru, duże połacie śniegu przemieszczały się w kierunku południowym, powodując jego zaleganie oraz tworzenie się zasp na wcześniej polanej cieczą przeciwoślizgową powierzchnię drogi kołowania „B”. W skutek powyższego kołujący samolot wpadł w poślizg.

W dniu zdarzenia pomiar współczynnika hamowania drogi startowej był przeprowadzany za pomocą GRIP TESTERA (zgodnego z zaleceniami ICAO Doc. Nr: 9137-AN/898 part II) i wynosił w okresie poprzedzającym i po zdarzeniu o godzinach:

Godzina Pomiaru (UTC)	Sredni Współczynnik Hamowania	Ocena hamowania
16.00	T1-0,53 T2-0,58 T3-0,54	dobrze

12. Przyczyna zdarzenia:

Ciągły opad śniegu oraz nawiewanie go na drogę kołowania w skutek silnego wiatru spowodowało zaleganie jego na powierzchni i doprowadzenie do poślizgu samolotu w trakcie kołowania.

13. Zalecanie profilaktyczne.

Rozważyć usprawnienie obecnych działań związanych z zimowym utrzymaniem lotniska oraz zasadność zainstalowania w bezpiecznej odległości zapór przeciwniegowych zapobiegających nawiewaniu śniegu z płaszczyzny lotniska na drogi kołowania bezpiecznego celu zapewnienia bezpiecznego wykonywania operacji kołowania przez załogi statków powietrznych.

KONIEC

Kierujący badaniem incydentu:

Bogdan Fydrych

.....