



# PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Dot. zdarzenia nr: 1694/13

## UCHWAŁA

**Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:**

Przewodniczący posiedzenia: mgr inż. Jacek Jaworski

Sekretarz Komisji: dr inż. Dariusz Frątczak

Członek Komisji: mgr inż. Bogdan Fydrych

Członek Komisji: mgr inż. Jerzy Kędzierski

Członek Komisji: mgr inż. Edward Łojek

Członek Komisji: lic. Robert Ochwat

W dniu 2 kwietnia 2014 roku, podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez zarządzającego lotniskiem, wyniki przeprowadzonego badania incydentu lotniczego, który wydarzył się w dniu 21 października 2013 r. w trakcie lądowania samolotu P180 Avanti. Działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylającego dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała dostarczone informacje za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

### **Przebieg i okoliczności zdarzenia:**

W trakcie dobiegu po lądowaniu samolot przemieścił się na skutek odczuwanego poślizgu w prawo od linii centralnej drogi startowej. Z relacji załogi wynika, że droga startowa była pokryta cienką warstwą wody a zjawisko rozpoczęło się w strefie przyziemia i występowało na odcinku około 480 metrów. Samolot był wówczas w początkowej fazie dobiegu i niewielki jeszcze nacisk kół podwozia na drogę startową sprzyjał występowaniu zjawiska hydroślizgu. W dalszej fazie dobiegu, wraz ze zmniejszającą się prędkością, warunki przyczepności opon do nawierzchni ulegały poprawie co umożliwiło załodze powrót na właściwy tor dobiegu. W czasie lądowania w komunikacie ATIS opublikowana była informacja, że drogi startowe są mokre oraz obowiązywał NOTAM ostrzegający o pogorszonych warunkach hamowania na wykorzystywanej drodze startowej podczas oraz po opadach deszczu. Załoga samolotu nie przekazała kontroli ruchu lotniczego informacji o zdarzeniu bezpośrednio po jego zaistnieniu. Taką informację Dyżurny Operacyjny Portu otrzymał dopiero po kilku godzinach drogą elektroniczną. Z uwagi na zwłokę w zgłoszeniu oraz brak innych informacji związanych z niewłaściwym stanem drogi startowej żadne działania nie zostały podjęte.

### **Przyczyna incydentu lotniczego:**

**Wystąpienie zjawiska hydroślizgu kół samolotu na nawierzchni drogi startowej pokrytej cienką warstwą wody, której obecność spowodowała obniżenie współczynnika tarcia.**

**Działania podjęte przez zarządzającego lotniskiem:.**

**Przeprowadzono analizę obowiązującej procedury zarządzania operacyjnego lotniskiem pod kątem spójności z wymaganiami określonymi w Załączniku 14 ICAO dotyczącymi określania stanu nawierzchni drogi startowej i wydano polecenie służbowe w sprawie zasad określania warunków hamowania na nawierzchni drogi startowej w czasie opadów deszczu.**

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

**Nadzorujący badanie:**

mgr inż. Edward Łojek *podpis na oryginale*