

**KOMUNIKAT NR 128
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 28 listopada 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 486/07

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Poważny incydent lotniczy, który wydarzył się w dniu 15 listopada 2007 r. na samolocie Embraer 170, pilotowanym przez pilota samolotowego zawodowego, lat 58, klasyfikuję do kategorii:

**„Czynnik środowiskowy”
w grupie przyczynowej „Meteorologiczne
(MET) – E1”.**

2. Opis okoliczności poważnego incydentu lotniczego:

Załoga samolotu wykonywała lot na trasie Frankfurt (EPDD) – Kraków-Balice (EPKK). Po nawiązaniu

łątności z krl, APP otrzymał zezwolenie na zniżanie oraz informację o zmianie widzialności pionowej i poziomej, pozostałe warunki, w tym i hamowania, nie uległy zmianie i są dobre. W końcowej fazie podejścia do lądowania, załoga otrzymała od kontrolera TWR zezwolenie na lądowanie i informację, że warunki lądowania są „Dobre”. Przed lądowaniem samolotu, na drodze startowej była prowadzona „akcja zima” i około 5 minut przed lądowaniem krl TWR otrzymał informację od Dyżurnego Operacyjnego Portu, że hamowanie jest dobre. Podczas lądowania padał śnieg i RWY 25 był pokryty śniegiem. Po przyziemieniu samolotu, załoga rozpoczęła intensywne hamowanie i, przy użyciu rewersów silników, zatrzymała samolot na drodze startowej. Według opinii pilota, hamowanie było na 1, najwyżej 2. W stojącym samolocie nie można było zamknąć rewersów. Po kilku minutach, rewers prawego silnika zamknięto i samolot powoli skapotował z drogi startowej z otwartym rewersem lewego silnika, którego nie udało się zamknąć.

Na podstawie odsłuchanego zapisu korespondencji radiowej między załogami, dyżurnym portu

i kontrolerami ruchu lotniczego oraz na podstawie zebranych dokumentów, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, uznała, iż zmienne warunki atmosferyczne przyczyniły się do szybkiego zmniejszenia warunków hamowania.

3. Przyczyna poważnego incydentu lotniczego:
PKBWL ustaliła, że przyczyną poważnego incydentu lotniczego były zmienne warunki atmosfery-

czne panujące na lotnisku w trakcie lądowania samolotu.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:
PKBWL nie zaproponowała żadnych zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński