



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 584/09

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Z-ca przewodniczącego Komisji, przew. posiedzenia.....	PUSSAK Andrzej
Członek Komisji.....	CICHON Michał
Członek Komisji.....	FYDRYCH Bogdan
Członek Komisji.....	KUCHCIŃSKI Tomasz
Członek Komisji.....	MAKOWSKI Tomasz
Członek Komisji.....	RUTKOWSKI Ryszard

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 27 stycznia 2010 r. przedstawionych przez Lotnicze Pogotowie Ratunkowe wyników przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego samolotu Piaggio P-180 Avanti II zn.rozp. SP-MXI, które wydarzyło się w dniu 28 lipca 2009 r. na lotnisku Kraków-Balice, **działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.)**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjmuje ustalenia ww. podmiotu i uznaje iż:

Przyczynami incydentu, polegającego na zniszczeniu kół podwozia głównego podczas treningu krótkiego lądowania, wykonywanego w ramach lotu będącego częścią zadania operacyjnego, były:

- 1. Zastosowanie się pilota wprowadzanego na linię do niekompletnych i błędnych instrukcji dotyczących użytkowania instalacji hamulcowej, wydanych przez pilota wprowadzającego,**
- 2. Naruszenie Instrukcji Użytkowania w Locie samolotu Piaggio P-180 Avanti II, pkt 4.3.14 i 4.3.31 uwaga 2.**

PKBWL akceptuje sformułowane przez LPR zalecenie profilaktyczne o treści:

Trening w wykonywaniu lotów operacyjnych, w trakcie których wykonywane będą starty i lądowania z drogi startowej o ograniczonych wymiarach oraz ich symulacje należy przeprowadzać z instruktorem zakładowym, zajmującym prawy fotel w kabinie pilotów.

Komentarz PKBWL:

W trakcie badania incydentu PKBWL stwierdziła, iż Instrukcja Operacyjna ZOZ LPR aktualna w dniu incydentu nie zawierała jednoznacznych zapisów na temat trybu prowadzenia praktycznego szkolenia i treningu, a tym samym nie zabraniała ich prowadzenia w trakcie lotów liniowych. Jeżeli jednak lot liniowy jest nieodłączną częścią misji (składającej się z kilku kolejnych lotów), której celem jest wykonanie zadania EMS/HEMS, dowolna interpretacja takiego zapisu może doprowadzić do sytuacji, w której dochodzi do zagrożenia wykonania zadania EMS/HEMS, a więc i całej misji. Stan takiej niejednoznaczności doprowadził do konieczności rezygnacji z misji EMS po zaistnieniu incydentu samolotu SP-MXI w dniu 28 lipca 2009 i musi być jak najszybciej wyeliminowany, zwłaszcza w sytuacji wprowadzania nowego sprzętu lotniczego w ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe.

Podpisy komisji

Z-ca Przewodniczącego Komisji	PUSSAK Andrzej	<i>Podpis nieczytelny</i>
Członek Komisji	CICHON Michał	<i>Podpis nieczytelny</i>
Członek Komisji	FYDRYCH Bogdan	<i>Podpis nieczytelny</i>
Członek Komisji	KUCHCIŃSKI Tomasz	<i>Podpis nieczytelny</i>
Członek Komisji	MAKOWSKI Tomasz	<i>Podpis nieczytelny</i>
Członek Komisji	RUTKOWSKI Ryszard	<i>Podpis nieczytelny</i>