



MINISTERSTWO TRANSPORTU,  
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ  
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 1176/10

## UCHWAŁA

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

Prowadzący posiedzenie, Przewodniczący Komisji:	dr inż. Maciej Lasek
Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Jacek Jaworski
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	dr inż. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	mgr inż. Jerzy Kędzierski
Członek Komisji:	mgr inż. Piotr Lipiec
Członek Komisji:	mgr inż. Edward Łojek

W dniu 23 października 2012 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez prywatnego użytkownika, wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego samolotu Alto TG 912, które wydarzyło się w dniu 17 października 2010 roku, na lądowisku w Chrcynnie. 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 uchylające dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

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

Podczas lądowania na drodze startowej lądowiska Chrcynno po przyziemieniu i kilkunastu metrach dobiegu przednie koło najechało na nierówność terenu, nastąpiło zgięcie przedniej nogi, uderzenie łopatami śmigła o ziemię. Samolot zatrzymał się oparty na spodniej części maski silnika.

### **Przyczyną incydentu lotniczego było:**

**Wykonanie startu i lądowania z lądowiska Chrcynno bez upewnienia się co do stanu nawierzchni trawiastej drogi startowej, co doprowadziło podczas dobiegu po lądowaniu do uszkodzenia nogi przedniego podwozia na nierówności terenowej.**

### **Okoliczności sprzyjające zaistnieniu incydentu lotniczego:**

Niezadawalający stan drogi startowej lądowiska Chrcynno w dniu zaistnienia zdarzenia. Nie można wykluczyć, że dodatkową okolicznością sprzyjającą było wykonanie lądowania ze zbyt dużą prędkością poziomą.

**Zastosowane środki profilaktyczne:**

Zastosowanie przez właściciela w samolocie ultralekkim śmigła trójłopatowego o średnicy mniejszej od poprzedniego o 10 cm oraz wzmocnienie goleni podwozia przedniego.

Komisja postanowiła umieścić dodatkowo następujący **komentarz**:

Wykonywanie lotów na niektórych typach ultralekkich samolotów posiadających nieprzystosowaną do przenoszenia zwiększonych obciążeń przednią goleń oraz niewielką odległość końcówki łopaty od ziemi, powinno być każdorazowo poprzedzone sprawdzeniem jakości nawierzchni pasa startowego.

**Nadzorujący badanie**

mgr inż. Jerzy Kędzierski *podpis na oryginale*