



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

Dot. zdarzenia nr: 1288/12

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

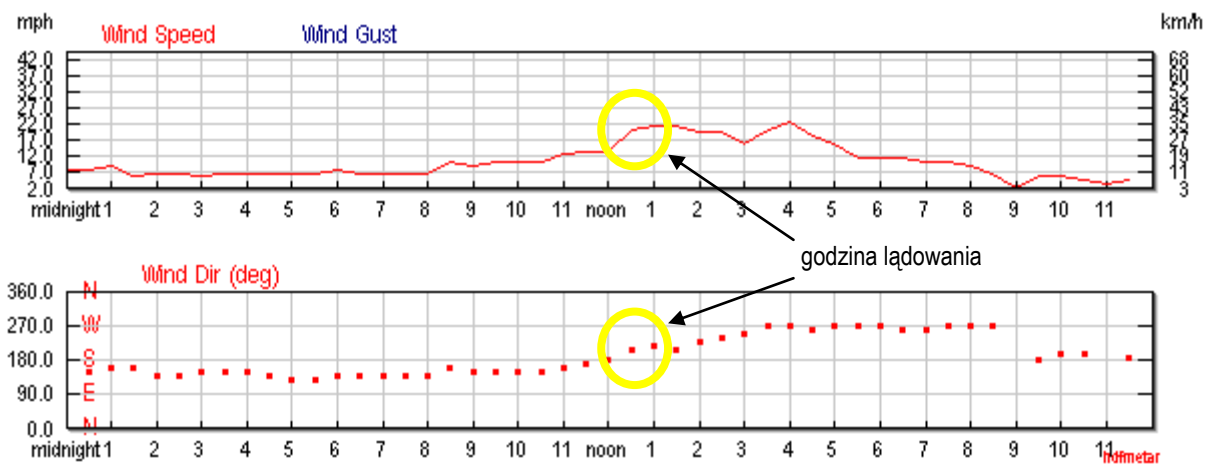
Przewodniczący posiedzenia:	dr inż. Maciej Lasek
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	mgr inż. Jerzy Kędzierski
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	mgr inż. Robert Ochwat
Członek Komisji:	mgr inż. Ryszard Rutkowski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 3 października 2012 r. okoliczności zdarzenia lotniczego z udziałem samolotu Cessna 172, które wydarzyło się w dniu 27 września 2012 r., 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 uznała informacje przekazane przez użytkownika za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

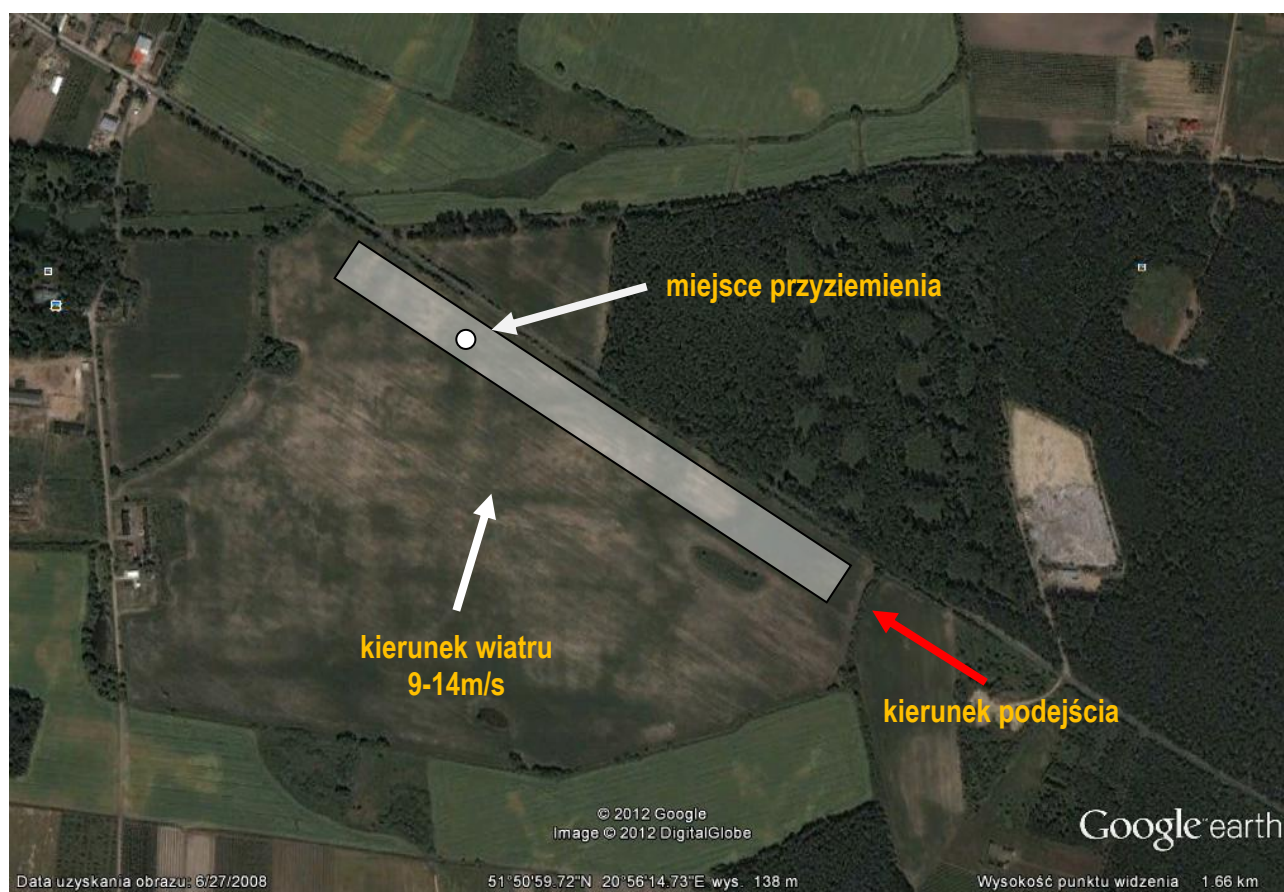
Samolot Cessna 172 wykonywał lot z Watorowa na lądowisko w miejscowości Kociszew. Około godz. 12.30 (LMT) pilot wykonywał podejście do lądowania na kierunku 304 (długość drogi startowej 800 m). Z powodu nieoczekiwanych i gwałtownych podmuchów wiatru, podejście wykonane było na zwiększonej prędkości co spowodowało, że faza wytrzymania była wydłużona, a przyziemienie nastąpiło w 3/4 pasa. Po przyziemieniu pilot rozpoczął intensywne hamowanie w celu jak najszybszego zatrzymania samolotu. Samolot opuścił oznaczoną część pasa i toczył się jeszcze przez jakiś czas aż do krawędzi łąki, zatrzymując się na jej krawędzi (ostatnia część pasa i łąka za pasem na kierunku 304 są pochylone „z górki”). Na chwilę przed zatrzymaniem samolotu pilot wyłączył silnik dźwignią składu mieszanki i stacyjką. W momencie zatrzymania przednie podwozie samolotu zatrzymało się w miękkim podłożu, przez co samolot był lekko pochylony do przodu, a śmigło znalazło się w gęstej wysokiej trawie w pozycji poziomej.

Sprawdzenie stanu technicznego przez uprawniony personel nie wykazało żadnych uszkodzeń zewnętrznych związanych ze stykiem podzespołów z podłożem. W związku z tym przeprowadzono próbę silnika, która wykazała zgodność parametrów z wymaganiami producenta.



12:00 PM	24.0 °C	14.0 °C	53%	1003 hPa	-	południowy	22.2 km/h / 6.2 m/s	-
12:30 PM	25.0 °C	13.0 °C	47%	1004 hPa	-	PdPdZd	33.3 km/h / 9.3 m/s	51.9 km/h / 14.4 m/s
1:00 PM	26.0 °C	13.0 °C	44%	1004 hPa	-	PdZd	35.2 km/h / 9.8 m/s	-

Rys. 1 Zmiana prędkości i kierunku wiatru w dniu zdarzenia dla lotniska EPWA, leżącego najbliżej lądowiska Kociciszew (<http://www.wunderground.com/history/>)



Rys. 2 Szkic sytuacyjny zdarzenia

Przyczyna incydentu lotniczego:

Podejście do lądowania ze zbyt dużą prędkością co doprowadziło do lądowania z przelotem i wytoczenia się samolotu poza granice drogi startowej.

Okolicznościami sprzyjającymi zdarzeniu były:

- 1) lądowanie z silnym, porywistym tylnobocznym wiatrem,
- 2) brak decyzji o odejściu na drugie okrążenie po przeleceniu $\frac{1}{2}$ długości drogi startowej,
- 3) ukształtowanie terenu w obszarze drogi startowej (w odległości $\frac{2}{3}$ od początku drogi startowej 304° teren zaczyna się obniżać).

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Nadzorujący badanie

dr inż. Maciej Lasek: *podpis na oryginale*
.....