



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,  
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ**

**Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

**Dot. zdarzenia nr: 1712/12**

## **UCHWAŁA**

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

Przewodniczący posiedzenia: mgr inż. Andrzej Pussak  
Członek Komisji: dr inż. Michał Cichoń  
Członek Komisji: dr inż. Dariusz Frątczak  
Członek Komisji: mgr inż. Edward Łojek  
Członek Komisji: mgr inż. Tomasz Makowski  
Członek Komisji: mgr inż. Ryszard Rutkowski

W dniu 12 czerwca 2013 roku, podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez użytkownika, wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego, które wydarzyło się w dniu 26 grudnia 2012 roku na lotnisku LSZH podczas lądowania samolotu SAAB 340A. 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 dostarczone informacje za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

### **Przebieg i okoliczności zdarzenia.**

Załoga samolotu uzyskała zgodę kontrolera ruchu lotniczego na podejście na lotnisku LSZH zgodnie z procedurą ILS 34. Dowódca samolotu był pilotem lecącym a F/O pilotem monitorującym. W odległości ok. 4 NM od progu drogi startowej członkowie załogi ustalili, że dokonają przyziemienia tuż za jej progiem w celu szybkiego jej opuszczenia drogą do kołowania E6. Zgodnie z relacją dowódcy miał to być trening krótkiego lądowania przed czekającą go serią lotów na trudniejsze lotniska w Niemczech i na półwyspie bałkańskim. Należy zaznaczyć, że dystans od przesuniętego progu drogi startowej 34 do drogi do kołowania E6 wynosi 660 metrów, natomiast dystans od strefy przyziemienia dla ścieżki podejścia jedynie 382 metry. W celu realizacji planu krótkiego lądowania pilot lecący zniżył się w fazie podejścia końcowego poniżej ścieżki podejścia

pomimo uzyskanej od kontrolera ruchu lotniczego zgody na podejście wg wskazań ILS. Po przyziemieniu i włączeniu rewersów śmigieł dowódca podjął decyzję o opuszczeniu drogi startowej drogą szybkiego zjazdu E6 przy czym należy zaznaczyć, że nie było to podyktowane poleceniem kontrolera ruchu lotniczego. Podczas opuszczania drogi startowej doszło do wytoczenia na długości ok. 20 metrów przez oba koła lewej goleni podwozia głównego z utwardzonej części drogi do kołowania E6 bez kontaktu z innymi elementami infrastruktury lotniskowej. Dowódca samolotu relacjonując przebieg zdarzenia stwierdził, że wystąpił chwilowy brak reakcji zespołu sterowania podwozia przedniego, przy czym nie był w stanie określić czy nastąpiło to w wyniku problemu technicznego czy też w wyniku niekontrolowanego zmniejszenia nacisku dłoni na kółku sterowania tym podwoziem, co mogło spowodować wyłączenie znajdującego się tam wyłącznika i tym samym chwilowe automatyczne wyprostowanie tych kół przez system ich prostowania. Droga startowa i droga do kołowania podczas lądowania w opinii dowódcy samolotu były suche. Inni członkowie załogi stwierdzili, że po zakołowaniu na płytę postojową i otwarciu drzwi było mokro i padał słaby deszcz.

Po lądowaniu mechanik samolotowy użytkownika dokonał oczyszczenia zespołu podwozia z błota, przeglądu goleni, kół i opon oraz zespołu hamulcowego lewego podwozia nie stwierdzając usterek. Przegląd wszystkich elementów hydraulicznego układu sterowania przednim kółkiem oraz układu elektrycznego go załączającego również potwierdził jego sprawność.

Raport sporządzony przez zarządzającego lotniskiem na podstawie zapisów z systemu SAMAX stwierdza, że punkt przyziemienia samolotu znajdował się w odległości 540 metrów od zjazdu w drogę kołowania E6, natomiast w momencie rozpoczęcia skrętu samolot poruszał się z prędkością 56 węzłów (ok. 103 km/godz.). Nawierzchnia drogi startowej i drogi do kołowania mogła być wilgotna po przejściowych opadach deszczu raportowanych w ostatnim meldunku METAR wydanym 13 minut przed incydem.

**Przyczyną incydemtu była:**

Chwilowa utrata przez dowódcę kontroli nad sterownością kierunkową samolotu podczas zjazdu ze zbyt dużą prędkością z drogi startowej w drogę do kołowania.

**Okoliczności sprzyjające:**

Prawdopodobna wilgotna nawierzchnia drogi startowej i drogi do kołowania co przy lekkim samolocie mogło spowodować poślizg przednich kół i utratę stabilności wykonywanego manewru.

**Zastosowane środki profilaktyczne i propozycje zmian:**

1. Omówienie incydentu z pozostałymi członkami załóg.
2. Wystosowanie Polecenia Operacyjnego do załóg związanego z planowaniem wykonania poprawnego lądowania i opuszczenia drogi startowej w tym poprawność wykonywania podejścia i lądowania wg systemu ILS.
3. Dokonanie zapisu w SOP operatora dotyczące limitów prędkości dla wykonywanych manewrów na ziemi, w tym dopuszczalnej prędkości opuszczania drogi startowej drogami szybkiego zjazdu.
4. Przeprowadzenie dodatkowego szkolenia w zakresie operacji krótkiego lądowania i dodatkowych czynników, które mogą mieć wpływ na takie operacje z uwzględnieniem elementów CRM.

**Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

**Nadzorujący badanie:**

mgr inż. Edward Łojek *podpis na oryginale*