



Jedynym celem badania jest zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym.

Komisja nie orzeka o winie i odpowiedzialności.

Badanie jest niezależne i odrębne w stosunku do wszelkich postępowań sądowych lub administracyjnych.

Wykorzystywanie uchwały do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

z dnia 8 stycznia 2025

w sprawie **poważnego incydentu lotniczego**

2024-0100

NUMER ZDARZENIA

Samolot, Tecnam P2008JC, SP-SME

6 września 2024 r., EPPO

Uchwała została wydana na podstawie informacji znanych Komisji w dniu jej podjęcia.

Uchwała przedstawia okoliczności zdarzenia lotniczego jego przyczyny, czynniki sprzyjające oraz zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, jeżeli zostały wydane.



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
ul. Puławska 125, 02-707 Warszawa



Adres do korespondencji:
ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa



kontakt@pkbwl.gov.pl



Telefon alarmowy 24 h: +48 500 233 233



<https://www.pkbwl.gov.pl>

Po analizie dokumentów przedstawionych PKBWL, działając na podstawie art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. 2002 Nr 130 poz. 1112, z późn. zm.) oraz § 18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz.U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), Komisja uznała wyniki badań przedstawione w raporcie końcowym podmiotu prowadzącego badanie za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

1. Przebieg zdarzenia:

W dniu 6 września 2024 r., podczas lądowania z przelotem na RWY10 lotniska Poznań/Ławica (EPPO), pilot nie był w stanie właściwie wyhamować samolotu na dobiegu. Kończąc dobieg, zjechał więc w drogę kołowania a następnie na trawę, gdzie samolot zatrzymał się. Zarówno samolot jak i infrastruktura pola manewrowego lotniska nie zostały uszkodzone.

Po zdarzeniu samolot został poddany przeglądowi technicznemu, podczas którego stwierdzono pęknięcie uszczelnienia w zacisku hamulcowym jednego z kół podwozia.

2. Przyczyna zdarzenia:

Usterka mechaniczna instalacji hamulcowej samolotu, polegająca na rozszczelnieniu układu hamulcowego, wycieku oraz spadku ciśnienia płynu w instalacji, uniemożliwiająca równomierne hamowanie kół.

3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

Lądowanie z przelotem.

4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane przez podmiot badający:

Omówienie zdarzenia z personelem organizacji pod kątem właściwego postępowania przy problemach z układem hamulcowym podczas lądowania.

Umieszczenie informacji o zdarzeniu w biuletynie bezpieczeństwa ATO.

5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano zaleceń.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....
(podpis na oryginale)

.....
(podpis na oryginale)