



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

Dot. zdarzenia nr: 813/09

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych w składzie:

Przewodniczący PKBWL - prowadzący: dr inż. Maciej Lasek

Zastępca Przewodniczącego Komisji: mgr inż. Jacek Jaworski

Członek Komisji: dr inż. Michał Cichoń

Członek Komisji: inż. Tomasz Makowski

Członek Komisji: mgr inż. Piotr Lipiec

Członek Komisji: mgr inż. Bogdan Fydrych

Członek Komisji: mgr inż. pil. Waldemar Targalski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 19 października 2012 roku, okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu B737, które wydarzyło się w dniu 28 września 2009 roku podczas lądowania na lotnisku Warszawa-Okęcie (EPWA), 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 zawarte w zgłoszeniu zdarzenia za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 28 września 2009 roku samolot wykonywał rejs po trasie LGIR-EPWA. Po zakołowaniu na stanowisko postojowe w EPWA załoga została powiadomiona o uszkodzeniu opony nr 1 (lewe podwozie główne, zewnętrzna opona). Zarówno w LGIR jak i w EPWA służby lotniskowe znalazły szczątki opony. Przegląd samolotu wykazał również urwaną osłonę lewego podwozia. Samolot został wycofany z eksploatacji w celu wykonania naprawy. Po dokonaniu napraw oraz wykonaniu przeglądu samolot wrócił do eksploatacji.

Przyczyną incydentu było:

pęknięcie opony w trakcie startu z lotniska LGIR. Nie zdołano określić powodu pęknięcia opony.

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Nadzorujący badanie:

mgr inż. Waldemar Targalski *podpis na oryginale*