



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY  
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 1102/11

## UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący Posiedzenia

Z-ca Przewodniczącego Komisji: mgr inż. pil. Andrzej Pussak

Członek Komisji: mgr Tomasz Kuchciński

Członek Komisji: mgr inż. Piotr Lipiec

Członek Komisji: dr n. med. Jacek Rożyński

Członek Komisji: mgr inż. pil. Waldemar Targalski

Członek Komisji: dr inż. Stanisław Żurkowski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 14 września 2011 roku, przedstawionych przez Zakładową Komisję Badania Zdarzeń Lotniczych Polskich Zakładów Lotniczych Sp. z o. o. wyników prowadzonego badania zdarzenia lotniczego samolotu M28 o znakach rozpoznawczych, SP-DDA, które wydarzyło się w dniu 26 sierpnia 2011 r., na lotnisku Mielec EPML, **działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.)**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjmuje ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i uznaje, iż:

**Przyczyną incydentu lotniczego było:**

**Użycie równoczesne rewersu oraz hamulców kół podwozia głównego przez pilota podczas wykołowywania do tyłu statkiem powietrznym.**

**Zalecenia profilaktyczne:**

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami akceptuje wprowadzenie następujących zaleceń profilaktycznych oraz zmian systemowych:

1. Maksymalnie ograniczyć manewr cofania statkiem powietrznym M28 przy pomocy rewersu na placu manewrowym przed hangarem H-21.

2. W czasie odpraw z załogami lotniczymi PZL Mielec wykonującymi loty na statkach powietrznych M28 omówić zaistniałą sytuację podczas cofania statkiem powietrznym za pomocą rewersu.
3. Jeżeli warunki pogodowe tzn. wiatr uniemożliwia ustawianie statku powietrznego do manewru wykołowania przodem, należy statek powietrzny ustawić kołami podwozia głównego tak, aby przy wykołowaniu do tyłu nie przejeżdżały przez szyny oporowe.
4. Przy kolejnej zmianie do Instrukcji Użytkowania w Locie M28 w pkt. 4.7.11, Start, Uwagi pkt. 1 wprowadzić zmianę w treści (czcionka pogrubiona):

Prędkość kołowania do tyłu nie powinna przekraczać prędkości wolno idącego człowieka. W trakcie kołowania do tyłu **zabrania się ostrego hamowania z użyciem rewersu, wyjątek stanowi sytuacja niebezpieczna, która grozi kolizją z innym statkiem powietrznym, pojazdem lub gdy w obszarze kołowania statku powietrznego znajduje się osoba postronna. Hamowanie kół podwozia głównego podczas kołowania do tyłu należy wykonywać po wyłączeniu rewersu.** Kołowanie do tyłu wykonywać tylko przy włączonym sterowaniu kołem przednim.

#### **Podpisy Komisji**

Z-ca Przewodniczącego Komisji Andrzej Pussak:	<u>Podpis nieczytelny</u>
Członek Komisji Tomasz Kuchciński:	<u>Podpis nieczytelny</u>
Członek Komisji Piotr Lipiec:	<u>Podpis nieczytelny</u>
Członek Komisji Jacek Rożyński:	<u>Podpis nieczytelny</u>
Członek Komisji Waldemar Targalski:	<u>Podpis nieczytelny</u>
Członek Komisji Stanisław Żurkowski:	<u>Podpis nieczytelny</u>