



**Dot. INCYDENT nr: 666/14**

## **UCHWAŁA**

### **PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH**

Po rozpatrzeniu w dniu 11 czerwca 2014 roku, przedstawionych przez użytkownika informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego samolotu Cessna 152, które wydarzyło się w dniu 22 maja 2014 na lotnisku EPLL, 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 uchylającego dyrektywę 94/56/WE<sup>1</sup>**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

#### **Informacje o zdarzeniu**

##### **Przebieg i okoliczności zdarzenia:**

Pilot samolotu Cessna 152 wykonywał lot z lotniska EPBO na lotnisko EPPT. Przed rozpoczęciem lotu, pilot przeprowadził obliczenia w zakresie ilości paliwa, długości trasy oraz spodziewanej prędkości i kierunku wiatru. Zgodnie z tymi obliczeniami, zatankowany do pełna samolot oraz przewidywane warunki meteorologiczne powinny być wystarczające aby zakończyć lot na lotnisku EPPT z odpowiednią rezerwą paliwa. W trakcie wykonywania przelotu, prędkość wiatru czołowego niespodziewanie wzrosła co wpłynęło na spadek prędkości rzeczywistej lotu do wartości około 40 węzłów. Pilot analizując bieżące warunki meteorologiczne oraz mniejszą niż spodziewana prędkość lotu podjął decyzję o lądowaniu na lotnisku EPLL. W wyniku zmiany przez pilota decyzji o lotnisku lądowania, służby kontroli ruchu lotniczego TWR, dyżurny operacyjny portu oraz lotniskowa straż pożarna lotniska EPLL wydłużyły godziny pracy. Po lądowaniu na lotnisku EPLL w zbiornikach zostały 4 galony paliwa.

---

<sup>1</sup> Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

**Przyczyny zdarzenia lotniczego:**

Zmniejszenie rzeczywistej prędkości lotu w wyniku większej niż prognozowana prędkości wiatru czołowego.

**Działania profilaktyczne podjęte przez użytkownika:**

Na okoliczność planowania następnych lotów zakładanie, że na trasie mogą wystąpić gorsze niż prognozowane warunki meteorologiczne.

**Komentarz Komisji:**

Komisja zwraca uwagę na właściwą decyzję i ocenę przez pilota napotkanych na trasie przelotu gorszych niż prognozowane warunków meteorologicznych (prędkość wiatru).

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Podpis nadzorującego badanie

Robert Ochwat *podpis na oryginale*