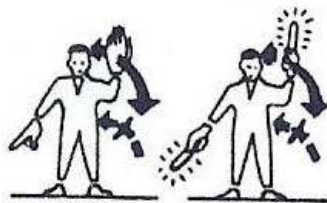


Gdańsk, 16-11-2007  
Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o.  
80-809 Gdańsk  
ul. Słowackiego 200  
Tel. (058)-348-11-54

## **PROTOKÓŁ WYNIKU BADANIA ZDARZENIA LOTNICZEGO NR 219/07**

1. Data i czas UTC/LT zaistnienia zdarzenia: 2007-06-09 – około godziny 07.43 LMT.;
2. Miejsce startu i przeznaczenia: EPBC-EPGD;
3. Miejsce zdarzenia: <sup>(1)</sup>AD EPGD;
4. Rodzaj i typ statku/statku powietrznego: <sup>(2)</sup>  
*TYP: Piper PA-32-301T Turbo Saratoga;*  
*Nr seryjny: 32-8224007;*  
*Znaki rozpoznawcze: SP-KKL;*  
*Napęd: tłokowy;*  
*MTOW: 1,8T;*  
Rodzaj lotu: <sup>(3)</sup>VFR;
5. Faza lotu: <sup>(4)</sup>kołowanie;
6. Typ operacji: <sup>(5)</sup>lot General Aviation;
7. Czynniki pogody: <sup>(6)</sup>brak zachmurzenia, ciemno, słońce;
8. Dane dowódcy/załogi statku powietrznego: <sup>(7)</sup>brak danych;
9. Opis przebiegu i okoliczności zdarzenia: <sup>(8)</sup>  
*Samolot przy ustawianiu na stanowisku uderzył lewą golenią podwozia głównego w skrzynkę energetyczną/rozruchową umieszczoną na krawędzi stanowiska postojowego.*
10. Analiza zdarzenia:  
*Samolot o znakach SP-KKL po wylądowaniu rozpoczął kołowanie na stanowisko postojowe w asyście samochodu „Follow Me”. Samolot miał zostać ustawiony na stanowisku postojowym nr 5 z obrotem, dziobem do wyjścia (układ stanowisk na EPGD przedstawiono w załączniku). Samolot nie pojechał zgodnie z trajektorią wyznaczoną przez samochód „Follow me” w wyniku czego zahaczył golenią o skrzynkę energetyczną. Koordynator Ruchu Lotniczego Naziemnego po wyjściu z samochodu w celu dokończenia ustawienia samolotu na stanowisku zastosował znak skręć w lewo:*



11. Przyczyna/przyczyny zdarzenia:
  - Niestandardowe ustawienie samolotu na stanowisku,
  - Możliwe oślepienie dowódcy statku powietrznego przez słońce.

## 12. Zastosowane środki profilaktyczne:

*Wydano zalecenie aby, jeżeli jest to możliwe, ustawiać statki zgodnie z oznakowaniem poziomym. Koordynatorzy Ruchu Lotniczego Nziemnego zostali pouczeni o zachowaniu szczególnej uwagi przy ustawianiu samolotów lotnictwa General Aviation.*

## 13. Dodatkowo Informacje uzupełniające (dodatkowe)

*W załączniku przedstawiono:*

- dokumentację fotograficzną wykonaną po zdarzeniu;
- układ stanowisk na lotnisku Gdańsk opublikowany w AIP Polska

.....  
(podpis i pieczęć badającego incydent)

### OBJAŚNIENIA

- Ad<sup>(1)</sup> Kod ICAO lotniska, nazwa lądowiska lub innego miejsca przystosowanego do startów i lądowań, (współrzędne geograficzne, odległość od pomocy r/nawigacyjnej w miarę możliwości), TMA, CTR, AWY, itp.
- Ad<sup>(2)</sup> Jeśli to możliwe także, rodzaj napędu (łokowy, turbinowy, turbowentylatorowy, odrzutowy, inny) rodzaj podwozia (chowane czy stałe), max ciężar startowy (MTOW) oraz nr seryjny płatowca i rok jego produkcji.
- Ad<sup>(3)</sup> Według przepisów wykonywania lotów: IFR, VFR, Spec VFR.
- Ad<sup>(4)</sup> Postój, kołowanie, start, lot po trasie, manewrowanie, podejście do lądowania, lądowanie.
- Ad<sup>(5)</sup> Loty komercyjne: pasażerskie, cargo, inne.  
Loty tzw. „General Aviation”.  
Loty usługowe-rolnicze, obserwacyjne, pomiarowe, fotograficzne, inne.  
Loty państwowe-wojskowe, policyjne.
- Ad<sup>(6)</sup> Pod tym pojęciem należy rozumieć zjawiska takie jak: IMC/VMC oraz ograniczona widzialność, turbulencja, oblodzenie, burza z piorunami, boczny wiatr, opad deszczu /śniegu/mżawki, które miały lub mogły mieć wpływ na incydent itp.
- Ad<sup>(7)</sup> Rodzaj uprawnień lotniczych, nalot ogólny, nalot na statku powietrznym, na którym zdarzył się incydent oraz wiek i płeć pilota/załogi.

**UWAGA: nie podajemy danych osobowych biorącego (biorących) udział w zdarzeniu .**

- Ad<sup>(8)</sup> Proszę opisać zdarzenie w sposób możliwie jasny i precyzyjny. Opis powinien zawierać m. in. odpowiedzi na pytania: co się wydarzyło i jak?, w jaki sposób się objawiło?, jaką akcję podjęto?, jaka akcja była potrzebna?, jaki czynnik spowodował taką sytuację?, dlaczego taka sytuacja zaistniała? oraz sugestie mające na celu uniknięcie takich zdarzeń.

## ZAŁACZNIKI











