



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

Dot. zdarzenia nr: 652/10

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia,
Z-ca przewodniczącego Komisji: mgr inż. Jacek JAWORSKI
Sekretarz Komisji: mgr Agata KACZYŃSKA
Członek Komisji: dr inż. Michał CICHON
Członek Komisji: dr inż. Dariusz FRĄTCZAK
Członek Komisji: mgr inż. Bogdan FYDRYCH
Członek Komisji: mgr inż. Jerzy KĘDZIELSKI
Członek Komisji: mgr inż. Edward ŁOJEK
Członek Komisji: mgr inż. Ryszard RUTKOWSKI

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 8 sierpnia 2012 r., okoliczności zdarzenia lotniczego z udziałem samolotu Socata TB-20 Trinidad o znakach rozpoznawczych N71GT, które wydarzyło się w dniu 6 lipca 2010 r., podczas lądowania na lotnisku w Bydgoszczy (EPBY), **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 przekazane informacje za wystarczające do określenia przyczyny zdarzenia i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Samolot wykonywał lot z Berlina (EDDB) do Bydgoszczy (EPBY). Lądowanie w Bydgoszczy odbywało się w deszczu, przy widzialności 5000 m i podstawie 300 m. Podejście do lądowania było wykonywane wg wskazań ILS.

Krótko po przyziemieniu pilot zorientował się, że w lewym kole nie ma powietrza. Po zatrzymaniu i przemieszczeniu samolotu oczekiwał na pomoc w uzgodnionym z ATC miejscu. Wizualna inspekcja opony wykazała, że opona została uszkodzona mechanicznie. Nie określono miejsca w którym doszło do uszkodzenia opony, ani sposobu w jaki ono nastąpiło.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Mechaniczne uszkodzenie opony zidentyfikowane krótko po przyziemieniu. Nie ustalono miejsca i sposobu uszkodzenia opony.

Komisja nie zaproponowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Podpis nadzorującego:

podpis na oryginale