



## **Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

**INCYDENT 3580/19**

### **UCHWAŁA**

**Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych z dnia 19 lutego 2020 r.**

Po rozpatrzeniu przedstawionego przez użytkownika statku powietrznego Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego samolotu Tecnam P-2008-JC SP-FIS, które wydarzyło się w dniu 18 sierpnia 2019 r. na lotnisku Łódź Lublinek (EPLL), **działając na podstawie Art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz §18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

#### **1. Zdarzenie miało następujący przebieg:**

Pilot (licencja PPL, nalot całkowity 151 godzin) wykonywał lot samodzielny w ramach budowy nalotu. Podczas podejścia do lądowania, z powodu dość turbulentnych warunków i porywistego wiatru (w chwili uzyskania zgody na lądowanie 200/12G17) pilot podjął decyzję o lądowaniu z klapami w położeniu T/O i podejściu ze zwiększoną prędkością. Podczas manewru wytrzymania, poryw wiatru spowodował uniesienie się samolotu, na co pilot zareagował oddaniem drążka. Samolot przyziemił dość dynamicznie na podwozie główne i odbił się od drogi startowej, na co pilot ponownie zareagował oddaniem drążka, co doprowadziło do ponownego dynamicznego uderzenia w pas, tym razem na wszystkie trzy koła podwozia i ponownego odbicia. Kolejne lądowanie odbyło się z pochyleniem maski w dół, dynamicznym przyziemieniem przednim kołem i złamaniem przedniego podwozia. Samolot zakończył dobieg ze złamaną golenią przedniego podwozia na drodze startowej. Na skutek wyłamania podwozia przedniego doszło do uszkodzenia śmigła, masek silnika oraz kadłuba.

Pilot nie doznał obrażeń.

#### **2. Przyczyną zdarzenia było:**

- **Nieprawidłowe poprawianie błędów przy lądowaniu**
- **Brak decyzji o przerwaniu lądowania i odejściu na drugi krąg.**

#### **3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:**

- Porywisty wiatr o zmiennym kierunku, ze znaczną składową boczną.
- Za duża prędkość podejścia sprzyjająca wydłużeniu fazy wytrzymania.

**4. Komisja akceptuje następujące zalecenia profilaktyczne zaproponowane przez podmiot badający:**

- Zaleca się pilotowi wykonanie kilku lotów na dwusterze z instruktorem w celu przećwiczenia podobnych zdarzeń i wyrobienia właściwych nawyków odchodzenia na drugi krąg z małej wysokości
- Zaleca się także, przeprowadzenie egzaminu ustnego ze znajomości SOP operatora przed dopuszczeniem pilota do lotu oraz weryfikację właściwego stosowania zapisanych w SOP procedur podczas lotu na dwusterze.
- Zaleca się omówić zdarzenie na spotkaniu standaryzacyjnym, podkreślając konieczność rozumienia manewru odejścia na drugi krąg, jako właściwej i często jedynej decyzji, którą należy podjąć, jeżeli nie są spełnione wszystkie warunki bezpiecznego lądowania lub gdy jego warunki zmieniają się w sposób, w którym pilot przestaje mieć nad nim pełną kontrolę.

**5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

Komisja nie sformułowała zaleceń bezpieczeństwa.

**Podpisy członków Komisji**

*Podpisy na oryginale*