



**Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

**WYPADEK, numer ewidencyjny 2020/757**

**UCHWAŁA**

**z dnia 28 czerwca 2021 r.**

<b>Rodzaj, typ statku powietrznego:</b>	Samolot, PZL – Koliber 160A
<b>Znaki rozpoznawcze SP:</b>	SP-GZB
<b>Data zdarzenia:</b>	29 lutego 2020 r.
<b>Miejsce zdarzenia:</b>	EPBC (Warszawa – Babice)

Po rozpatrzeniu Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego przedstawionego przez Zespół Badawczy PKBWL, działając na podstawie Art. 138 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz §16 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:**

W dniu zdarzenia około godziny 11:00 pilot wraz z kolegą (podróżnym) przybyli na lotnisko EPBC. Około godziny 11:20 pilot w asyście podróżnego wykonał przegląd przedlotowy samolotu oraz sprawdził aktualny METAR dla lotniska EPWA. Po zakończonych przygotowaniach do lotu pilot i podróżny zajęli miejsca w kabinie. O godzinie 12:13 pilot uruchomił silnik samolotu i następnie o godzinie 12:21 wystartował z RWY 10R EPBC do lotu po kręgu północnym.

Po wykonaniu pierwszego kręgu pilot wykonał „touch-and-go” i wystartował do następnego kręgu.

Po drugim kręgu pilot zamierzał wykonać pełne lądowanie, jednakże na skutek niestabilnego wiatru przerwał wykonywanie podejścia (wykonał „go-around”) i przeszedł do wykonania trzeciego kręgu.

Widząc nieudaną próbę lądowania informator AFIS EPBC zdecydował o postawieniu w gotowości załogi zakładowej straży pożarnej (ZSP) w celu zabezpieczenia następnego lądowania. Załoga ZSP zajęła miejsce na drodze kołowania A1.

Po wykonaniu trzeciego kręgu, w fazie wytrzymania pilot podjął decyzję o wykonaniu kolejnego „go-around”. Pilot zwiększył obroty silnika, po czym samolot przechylił się na lewe skrzydło i doszło do jego kontaktu z drogą startową. W konsekwencji

samolot wykonał zakręt w lewo („cyrkiel”) o około 90° i po kilkudziesięciu metrach zatrzymał się na trawiastej płaszczyźnie lotniska.

W trakcie wykonywania kręgów pilot zauważył, że samolot był znoszony w kierunku północnym i przed czwartym zakrętem miał małą prędkość względem ziemi,. W fazie wyrównania znoszenie z osi drogi startowej pilot korygował lotkami, a po zwiększeniu mocy silnika lotkami oraz sterem kierunku.

Pilot i podróżny nie odnieśli obrażeń i opuścili kabinę samolotu o własnych siłach.

Pilot nie zgłaszał żadnych usterek lub problemów w sterowaniu samolotem.

Podczas lądowania klapy samolotu były wypuszczone na 30°, a sloty wysunęły się automatycznie.

Do lotu samolot zatankowany był do pełna tj. 160 litrów paliwa.

Masa i środek ciężkości samolotu mieściły się w wyznaczonych granicach.

## **2. Przyczyna zdarzenia:**


**Błąd pilotażu podczas lądowania polegający na doprowadzeniu do przeciągnięcia samolotu w trakcie wytrzymania wykonanego na zbyt dużej wysokości.**

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

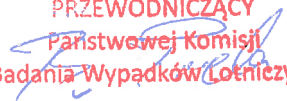
- 1) Niewielkie doświadczenie pilota.
- 2) Mały nalot pilota w ostatnich 30 dniach.
- 3) Porywy wiatru w czasie zdarzenia.

## **4. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa – Komisja nie wydała zaleceń.**

### **Nadzorujący badanie**

ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO  
Państwowej Komisji Badania  
Wypadków Lotniczych  
  
Andrzej Bartosiewicz

### **Przewodniczący Komisji**

PRZEWODNICZĄCY  
Państwowej Komisji  
Badania Wypadków Lotniczych  
  
Bogusław Trela