



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT 2020/1262

UCHWAŁA

z dnia 27 kwietnia 2022 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Szybowiec SZD-50-3 „Puchacz”
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-3206
Data zdarzenia:	22 maja 2020 r.
Miejsce zdarzenia:	EPTO

Po rozpatrzeniu Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia przedstawionego przez użytkownika statku powietrznego, 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:

W dniu 22 maja 2020 r. na lotnisku Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu odbywały się loty szybowcowe za wyciągarką. Podczas jednego z lotów, o godzinie 17:48 LMT załoga w składzie instruktor-pilot¹ i uczeń-pilot realizowała zadanie I ćw. II Programu Szkolenia (nauka lotu po prostej i zakrętów). Przed czwartym zakrętem prawego kręgu nadlotniskowego instruktor przejął kontrolę sterów, aby wykonać lądowanie. Po wyjściu na prostą do lądowania otworzył hamulce aerodynamiczne, planując przyziemienie tuż za progiem pasa w użyciu². W końcowej fazie podejścia do lądowania szybowiec gwałtownie obniżył wysokość lotu i uderzył płożą ogonową w krawędź asfaltowej drogi kołowania, ok. 150 m przed progiem pasa startowego. W wyniku uderzenia odpadł ster kierunku, a szybowiec zatrzymał się ok. 170 m dalej, zmieniając kierunek dobiegu w prawo.

W czasie podejścia do lądowania szybowiec znalazł się w obszarze zawirowań powietrza po zawietrznej stronie wzniesień znajdujących się po północnej stronie lotniska. Lądowanie odbywało się pod słońce, co mogło utrudniać ocenę wysokości. Zbyt późne zamknięcie hamulców aerodynamicznych i nadmierne ściągnięcie na

¹ Dalej: instruktor. W dniu zdarzenia posiadał nalot ogólny ok. 1350 h, w tym jako instruktor ok. 406 h.

² Pas 28R, trawiasty. Ze względu na warunki meteorologiczne (zmiana kierunku wiatru), kierunek startu zmieniano wcześniej dwukrotnie.

siebie drążka sterowego przed przyziemieniem spowodowało obniżenie ogona względem podwozia głównego i uderzenie płozą ogonową o krawędź drogi kołowania.

Podczas oględzin szybowca po zdarzeniu stwierdzono wyłamanie dolnego i górnego mocowania steru kierunku w stateczniku pionowym oraz powierzchniowe uszkodzenia powłoki lakierniczej steru kierunku i steru wysokości, jak również zarysowania lakieru w okolicy płozy ogonowej. Szybowiec przekazano do specjalistycznego warsztatu w celu dokonania naprawy.

2. Przyczyna zdarzenia:

Błąd instruktora polegający na nieprawidłowej ocenie warunków do lądowania w trakcie wykonywania lotów szkolnych.

3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

Lądowanie pod słońce.

4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zrealizowane przez podmiot badający:

Podczas odprawy przedlotowej przebieg oraz przyczyny zaistniałego zdarzenia omówiono z całym personelem lotniczym.

5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie określono.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji