



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT 1263/20

UCHWAŁA

z dnia 9 września 2020 roku.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Szybowiec, Twin Astir Trainer
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-4070
Data zdarzenia:	22 maja 2020 roku
Miejsce zdarzenia:	Lądowisko Piła (EPPI)

Po rozpatrzeniu przedstawionego przez Aeroklub Ziemi Piłskiej Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia, **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 lądowisku Piła (EPPI) uczeń-pilot brał czynny udział w szkoleniu szybowcowym nadzorowanym przez instruktora. Wykonał cztery loty z instruktorem, które miały na celu przygotowanie do lotów samodzielnych. Loty poprzedzone były odprawą szkoleniową informującą o warunkach atmosferycznych panujących na lądowisku, które nie utrudniały szkolenia w powietrzu. Następnie uczeń-pilot miał wykonać dwa samodzielne loty po kręgu pod nadzorem instruktora z ziemi. Po starcie do drugiego zakrętu włącznie samodzielny lot przebiegał normalnie i bez zastrzeżeń. Pilot obserwował okolice kwadratu szybowcowego z powietrza. Trzeci zakręt uczeń-pilot wykonał na wysokości ok. 180-200 m nad poziomem lądowiska. Czwarty zakręt wykonał z prędkością ok. 125-130 km/h wg wskazań prędkościomierza. Po wyjściu na prostą zgłosił przez r/stację „prostą do pasa 03” i oddał drążek sterowy zabezpieczając prędkość ok. 120-125 km/h po czym otworzył pełne hamulce aerodynamiczne. Po kilku chwilach uczeń-pilot ocenił, że ścieżka schodzenia jest trochę za stroma i grozi mu niedolot, dlatego przymknął nieznacznie hamulce aerodynamiczne. Następnie zaobserwował spadek prędkości, która wynosiła ok. 110 km/h i dlatego oddał lekko drążek sterowy, aby zwiększyć prędkość do ok. 115-120 km/h. Reakcja szybowca, który przeszedł do lotu nurkowego zaskoczyła ucznia-pilota. Uczeń-pilot zareagował ściągnięciem drążka sterowego do siebie, lecz około 100 metrów przed pasem 03 uderzył centralnym kołem nawierzchni trawiastej,

po czym szybowiec odbił się na wysokość ok. 5-7 metrów, utrzymując wciąż prędkość na tyle dużą, aby dolecieć kolejne 100 m do planowanego miejsca przyziemienia. Sprawność sterów pozwalała kontrolować lot od wybicia do ponownego kontaktu z płytą lotniska i przeprowadzić normalne lądowanie. W wyniku zderzenia z ziemią nastąpiło uszkodzenie podwozia głównego.

Przyczyną zdarzenia było:

Błąd ucznia-pilota podczas lądowania polegający na nieprawidłowym poprawieniu wysokiego wyrównania.

2. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

Nie było.

3. Komisja akceptuje następujące zalecenia profilaktyczne zaproponowane przez podmiot badający:

Nie sformułowano.

4. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Podpisy członków Komisji

Podpisy na oryginale