



Jedynym celem badania jest zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym.

Komisja nie orzeka o winie i odpowiedzialności.

Badanie jest niezależne i odrębne w stosunku do wszelkich postępowań sądowych lub administracyjnych.

Wykorzystywanie uchwały do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

z dnia 18 marca 2024

w sprawie **wypadku lotniczego**

2021-0747

NUMER ZDARZENIA

Samolot, AT-3 R100, SP-TOF

11 kwietnia 2021 r. Gliwice (EPGL)

Uchwała została wydana na podstawie informacji znanych Komisji w dniu jej podjęcia.

Uchwała przedstawia okoliczności zdarzenia lotniczego jego przyczyny, czynniki sprzyjające oraz zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, jeżeli zostały wydane.



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
ul. Nowy Świat 6/12, 00-497 Warszawa



kontakt@pkbwl.gov.pl



Telefon alarmowy 24 h: +48 500 233 233



<https://www.pkbwl.gov.pl>

Działając na podstawie art. 138 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. 2002 Nr 130 poz. 1112, z późn. zm.) oraz § 16 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz.U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), po zapoznaniu się z projektem raportu końcowego Komisja, uznała wyniki badań zespołu za wystarczające i postanowiła zamknąć badanie zdarzenia lotniczego.

1. Przebieg i analiza zdarzenia

W dniu 11 kwietnia 2021 r., podczas trzeciej próby lądowania na lotnisku Gliwice (EPGL), pilot nie opanował sterowania samolotem w fazie wyrównania do lądowania. Niestabilne wyrównanie zakończyło się utratą równowagi poprzecznej i kierunkowej, a próba odejścia na drugi krąg (przerwania lądowania) okazała się nieskuteczna. Postępujące przechylenie na lewe skrzydło, czemu pilot nie był w stanie przeciwdziałać, zakończyło się zderzeniem samolotu z trawiastą nawierzchnią lotniska. Samolot uległ zniszczeniu, pilot nie odniósł obrażeń ciała.

2. Przyczyny i czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia

- 1) Spóźniona reakcja pilota na utratę równowagi poprzecznej w fazie wytrzymania do lądowania.
- 2) Wykonywanie operacji lotniczych w warunkach silnych porywów wiatru wiejącego prostopadle do kierunku lądowania.
- 3) Pojawienie się niekorzystnego momentu od śmigła po zwiększeniu mocy silnika przez pilota.
- 4) Niewielkie doświadczenie lotnicze pilota.

3. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

PKBWL po zakończeniu badania nie zaproponowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....
(podpis na oryginale)

.....
(podpis na oryginale)