



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

WYPADEK 2021/3111

UCHWAŁA

z dnia 22 marca 2022 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot, TECNAM - P2008JC
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-LFK
Data zdarzenia:	20 sierpnia 2021 r.
Miejsce zdarzenia:	Lotnisko Piotrków Trybunalski (EPPT)

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 21 sierpnia 2020 r., w trakcie czwartego samodzielnego lotu, uczeń-pilot przyziemiała samolot przed progiem pasa startowego, na nierównej nawierzchni trawiastej, co spowodowało jego ponowne oderwanie się od ziemi. Następnie samolot odbił się trzykrotnie od pasa startowego (wykonał kangury) i nastąpiło złamanie goleni przedniego podwozia, a następnie wyłamanie łopat śmigła. Po zatrzymaniu się samolotu uczeń-pilot samodzielnie opuściła jego kabinę. W trakcie zdarzenia nie odniosła obrażeń ciała.

2. Przyczyna zdarzenia:

Błąd w technice pilotażu polegający na nieumiejętnym poprawianiu kangurów po przyziemieniu i odbiciu się samolotu przed użytkową częścią drogi startowej.

3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

- 1) Nieprawidłowe planowanie do lądowania i przyziemienie z niedolotem, na nierównej nawierzchni trawiastej;
- 2) Brak wypowiedzi nadzorującego instruktora o konieczności korekty ścieżki podejścia do lądowania;
- 3) Potencjalne zmęczenie znaczną ilością lotów wykonanych w tym samym dniu, tuż przed egzaminem dopuszczającym do lotów samodzielnych.

4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zrealizowane przez użytkownika statku powietrznego:

- 1) Doszkolenie uczeń-pilot w zakresie zdefiniowanym przez HT LFA;
- 2) Ograniczenie ilości kręgów w pierwszych lotach samodzielnych do trzech, a następnie obowiązkowy odpoczynek ucznia-pilota;
- 3) Wprowadzenie procedury obowiązkowego odejścia na drugi krąg (*go-around*) po przyziemieniu z kangurem oraz w sytuacjach niestabilnego podejścia do lądowania;
- 4) Omówienie zaistniałego zdarzenia podczas kolegium instruktorskiego.

5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji