



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
POWAŻNY INCYDENT 2023-0063
UCHWAŁA
z dnia 14 listopada 2023 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot AT-3 R100
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-SFA
Data zdarzenia:	3 września 2023 r.
Miejsce zdarzenia:	Sobienie Szlacheckie (EPSJ)

Po rozpatrzeniu raportu końcowego z badania zdarzenia i zgromadzonej dokumentacji przedstawionych przez podmiot badający, 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 (z późn. zm.), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

W dniu 3 września 2023 r. około godziny 16:35¹, pilot-instruktor rozpoczął wraz z uczniem przygotowanie do lotów szkolnych na lądowisku Sobienie Szlacheckie (EPSJ). Uczeń pod nadzorem instruktora, wykonał przegląd przedlotowy, sprawdził dokumentację techniczną samolotu oraz ważność wymaganych dokumentów, w następnej kolejności sporządził arkusz masy i wyważenia samolotu oraz wypełnił PDT². Wyważenie samolotu mieściło się w zakresie przewidzianym przez IUwL³.

Po zajęciu miejsc w kabinie, załoga uruchomiła silnik i wykonała jego próbę, po czym przeprowadziła krótką odprawę przed startem. Po zakończeniu tych czynności, załoga zajęła drogę startową na kierunku 27, a następnie po skonfigurowaniu samolotu do startu, wykonała start z zamiarem wykonania prawych kręgów nad lądowiskiem.

Podczas siódmego kręgu, pilotem lecącym był uczeń. Według oświadczenia instruktora, uczeń wykonał podejście do lądowania z klapami wypuszczonymi na kąt

¹ Czas w uchwale wyrażono w LMT. W dniu zdarzenia LMT=UTC+2 h, gdzie: LMT – czas lokalny (ang. Local Mean Time); UTC – uniwersalny czas koordynowany (ang. Universal Time Coordinated)

² PDT – Pokładowy dziennik techniczny

³ IUwL – Instrukcja użytkowania w locie

40°, utrzymując prędkość podejścia w przedziale 60-65 kt⁴. W końcowej fazie lądowania uczeń za późno, zbyt nisko, wyrównał samolot. Po pierwszym przyziemieniu na główne podwozie, nastąpiło odbicie samolotu na niewielką wysokość, po którym uczeń oddał gwałtownie drążek sterowy od siebie. W następstwie, drugie przyziemienie, zostało wykonane na przednie podwozie, podczas którego doszło do złamania goleni oraz kontaktu śmigła z nawierzchnią drogi startowej. Silnik przestał pracować, a samolot po kilkunastu metrach zakończył dobieg (18:16), opierając się nosową, dolną częścią kadłuba na drodze startowej.

Załoga nie odniosła obrażeń i po wykonaniu wymaganych czynności opuściła samolot o własnych siłach.

Po zdarzeniu samolot został usunięty z drogi startowej i przetransportowany na płaszczyznę przed hangarem.

W wyniku zdarzenia samolot został poważnie uszkodzony. Uszkodzeniu uległy: śmigło, tłumik, dolna maska silnika oraz goleni podwozia przedniego.

2. Przyczyna zdarzenia

Oddanie drążka sterowego od siebie, po odbiciu samolotu od ziemi.

3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

- 1) Zbyt niskie wyrównanie samolotu podczas podejścia do lądowania.
- 2) Brak reakcji instruktora na błędy pilotażowe ucznia.

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

Przed wznowieniem lotów szkolnych:

- 1) Przeprowadzenie szkolenia odświeżającego dla wszystkich instruktorów ośrodka szkolenia lotniczego, obejmującego tematy: nieprawidłowe lądowania, odejścia na drugi krąg, sytuacje awaryjne, charakterystyka samolotu AT-3 R100 oraz obowiązki instruktora, w tym, wskazanie jak ważna jest szybka i zdecydowana reakcja instruktora w określonych sytuacjach.
- 2) Przeprowadzenie szkolenia dla wszystkich uczniów i pilotów wykonujących loty w ośrodku szkolenia lotniczego, obejmującego tematy: nieprawidłowe lądowania, odejścia na drugi krąg, sytuacje awaryjne, charakterystyka samolotu AT-3 R100.
- 3) Omówienie z załogą zdarzenia, które miało miejsce 03 września 2023 r. na samolocie AT-3 R100 SP-SFA.

Do dnia wydania Uchwały, podmiot badający, zrealizował działania profilaktyczne zaproponowane w punkcie 3.

⁴ Kt - węzeł

5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:
Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

.....
(podpis na oryginale)

Przewodniczący Komisji

.....
(podpis na oryginale)