



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

WYPADEK 2017/148

UCHWAŁA

z dnia 23 czerwca 2023 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot, Piper PA-28R-201
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-TBK
Data zdarzenia:	27 stycznia 2017 r.
Miejsce zdarzenia:	Lądowisko Grądy (EPGY)

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 (z późn. zm.), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

W dniu 27 stycznia 2017 r. na lądowisku Grądy odbywały się loty samolotowe. Asfaltowa droga startowa (RWY) była odśnieżona na całej długości (800 m) i szerokości (34 m), ale pokryta cienką warstwą zlodowaciałego śniegu. Odgarnięty śnieg tworzył około 40 centymetrowe przyzmy przy krawędziach i na progach RWY. W tym dniu zaplanowany był egzamin praktyczny LKE na samolocie Piper Pa-28R-201 w celu uzyskania licencji pilota samolotowego zawodowego CPL(A). Załoga składająca się z egzaminowanego pilota i egzaminatora wykonała lot trasowy, ćwiczenia w strefie nad lotniskiem i cztery lądowania T&G na kierunku RWY 27. Lądowania odbywały się w różnych konfiguracjach samolotu, mających na celu imitację sytuacji niestandardowych i awaryjnych w celu sprawdzenia umiejętności lotniczych pilota.

Ostatnim zaplanowanym ćwiczeniem było wykonanie imitacji lądowania na krótkim odcinku RWY. Zadaniem pilota było przyziemienie samolotu jak najbliżej RWY THR. Pilot podprowadził samolot do lądowania na zbyt małej prędkości i wykonał zbyt niskie wyrównanie przed RWY THR. W wyniku takiego podejścia koła samolotu zetknęły się ze śniegiem około 3 metry przed RWY THR i uderzyły w przyzmy śniegu. Po przyziemieniu samolot stracił kierunek, a pilot zdecydował się na odejście na drugi krąg. Pilot zgłosił drogą radiową kierownikowi szkolenia wykonującemu nadzór operacyjny na EPGY problem ze schowaniem podwozia. Otrzymał od niego polecenie wykonania niskiego przelotu nad RWY. W trakcie przelotu, na podstawie

obserwacji z ziemi, stwierdzono nietypowe przesunięcie do tyłu goleni lewego podwozia głównego. Kierownik szkolenia zasugerował pilotowi, aby kontynuował lot w celu zużycia paliwa z lewego zbiornika (po stronie uszkodzonej goleni). W trakcie lotu pilot zauważył, że lewe skrzydło samolotu jest odkształcone, o czym poinformował kierownika szkolenia. Kierownik wydał pilotowi polecenie, aby ten natychmiast lądował, po prawej stronie RWY, z sugestią wyłączenia silnika przed przyziemieniem i przyziemienia na prawą goleń. Pilot zdecydował o lądowaniu na pracującym silniku. Przyziemienie samolotu nastąpiło przed RWY THR, na prawo od osi RWY. Samolot ponownie zawadził o pryzmę śniegu, w wyniku czego lewa goleń podwozia złożyła się. Dobięg odbywał się początkowo na prawym głównym i przednim podwoziu, a w miarę utraty prędkości, samolot opadł na lewe skrzydło. Zatrzymanie nastąpiło w osi RWY, około 200 m od THR. Nie doszło do kontaktu śmigła z podłożem.

Załoga opuściła kabinę o własnych siłach, bez obrażeń.

Oględziny miejsca zdarzenia ujawniły ślady przyziemienia trzech kół samolotu, podczas pierwszego i drugiego lądowania, odcisniętych w śniegu (3 m przed RWY THR). Na RWY znaleziono wyrwany element okucia lewej goleni podwozia, leżący około 100 m od THR.

2. Przyczyny zdarzenia:

- 1) Nieprawidłowa ścieżka podejścia do lądowania, której efektem było przyziemienie samolotu przed RWY THR.
- 2) Brak interwencji egzaminatora na złe planowanie do lądowania.

3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

- 1) Pozostawienie na RWY THR pryzmy śniegu po odśnieżaniu, usytuowanej w poprzek kierunku lądowania.
- 2) Mały kontrast pomiędzy odśnieżonym RWY a jego otoczeniem, pokrytym śniegiem.

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

O przebiegu zdarzenia poinformowano organizację, w której egzaminowany pilot ukończył szkolenie do licencji zawodowej i zaproponowano przeprowadzenie pilotowi szkolenia doskonalącego.

5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

.....
(podpis na oryginale)

Przewodniczący Komisji

.....
(podpis na oryginale)