



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

POWAŻNY INCYDENT 2021/3431

UCHWAŁA

z dnia 27 lutego 2023 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Cessna 172M
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-FYE
Data zdarzenia:	4 września 2021
Miejsce zdarzenia:	EPKA

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:

Dnia 04.09.2021 r. roku uczeń pilot (dalej nazywany „uczeń”) miał wykonać zaplanowany przelot o minimalnej odległości - 150 NM, jako część szkolenia do licencji PPL(A), po trasie EPPT-EPRU-EPKA-EPPT, na samolocie Cessna 172M o znakach rozpoznawczych SP-FYE.

Po przeprowadzonym przygotowaniu naziemnym i sprawdzeniu pogody na trasie, około godz. 07:36¹, samolot wystartował z lotniska EPPT i wylądował na lotnisku EPRU około godz. 08:04. Po lądowaniu uczeń uzyskał potwierdzenie lądowania.

Start z lotniska EPRU nastąpił o godz. 8:29. Dolatując do punktu KILO lotniska EPKA (punkt wlotowy do ATZ EPKA od strony zachodniej), uczeń przysłuchiwał się korespondencji załóg innych samolotów na temat pogarszającej się pogody, co spowodowało, że zapytał FIS Kraków o prognozę pogody na lotnisku EPKA. Informator FIS przekazał, że pogoda jest dobra z możliwością pogorszenia (uczeń tego dnia zawracał już na lotnisko EPPT w związku z pogarszającą się pogodą).

Tym razem uczeń kontynuował lot w kierunku lotniska EPKA, następnie zmienił częstotliwość z FIS Kraków na Kielce Radio, gdzie podał swoją pozycję i intencje. W odpowiedzi uzyskał informacje o ruchu w rejonie lotniska oraz informacje do lądowania.

¹ Czasy w Uchwale wyrażono według LMT = UTC + 2 h.

W trakcie podejścia do lądowania z prostej na RWY 11R lotniska EPKA, opierając się na uzyskanych danych pogodowych, uczeń zmienił plan i zamiast wykonać pełne lądowanie, zdecydował, że wykona konwojera.

Po prawidłowym podejściu i dotknięciu podwoziem głównym nawierzchni pasa betonowego, chciał natychmiast wystartować, przeszedł na dodatnie kąty natarcia, nie schował klap i wcisnął gwałtownie przepustnicę, co spowodowało powstanie momentu odchyłającego. W trakcie rozbiegu moment odchyłający spowodował utratę kierunku samolotu w lewo, której uczeń nie przeciwdziałał skutecznie, w efekcie czego samolot zjechał w lewo z pasa betonowego na trawę.

W tym samym momencie uczeń zaczął gwałtownie hamować, co po wjechaniu na trawę spowodowało wyłamanie przedniej nogi podwozia. Przednia część kadłuba opadła na ziemię i samolot wytracając prędkość uniósł ogon do góry (kadłub był prawie pionowo), nie kapotował, opadając podparł się lewym skrzydłem, a następnie stanął na podwoziu głównym. Uczeń opuścił kabinę o własnych siłach.

2. Przyczyna/y zdarzenia:

Błąd w technice pilotażu polegający na nieprawidłowym wykonaniu procedury konwojer.

3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

- 1) Postawa ucznia zorientowania na wykonanie zadania.
- 2) Małe doświadczenie ucznia.

4. Komisja akceptuje następujące działanie profilaktyczne zrealizowane przez podmiot badający:

Zdarzenie zostało szczegółowo omówione z uczniem.

5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

.....
(podpis na oryginale)

Przewodniczący Komisji

.....
(podpis na oryginale)