



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 1 sierpnia 2024

w sprawie **poważnego incydentu lotniczego**

2024-0006

NUMER ZDARZENIA

Costruzioni Aeronautiche Tecnam S.p.A,
samolot Tecnam P2008 JC, SP-TOK

24.02.2024 r., EPMR

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. Puławska 125, 02-707 Warszawa



Adres do korespondencji:
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa



kontakt@pkbwl.gov.pl



Telefon alarmowy 24 h: +48 500 233 233



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

Po analizie dokumentów przedstawionych PKBWL, działając na podstawie art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. 2002 Nr 130 poz. 1112, z późn. zm.) oraz § 18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz.U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), Komisja uznała wyniki badań przedstawione w raporcie końcowym podmiotu prowadzącego badanie za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

1. Przebieg i analiza zdarzenia

W dniu 24 lutego 2024 r., na lotnisku Mirostławice (EPMR), odbywały się loty szkolne ucznia do licencji PPL(A). W godzinach przedpołudniowych wykonywano loty na zadanie A10 „Loty do strefy na pilotaż podstawowy”. Po ich zakończeniu z zaliczeniem lotów na to zadanie, instruktor po przerwie zaplanował wykonywanie lotów na zadanie A11 „Loty po kręgu i manewry do lądowania na małej wysokości – 150 metrów”. Starty i lądowania odbywały się na kierunku 270°. Uczeń poprawnie wykonał 6 lotów z instruktorem.

Po przerwie na odpoczynek uczeń rozpoczął loty samodzielne pod nadzorem instruktora. W czwartym locie, w trakcie podejścia do lądowania, uczeń zbyt późno załamał tor lotu podczas wyrównania. Samolot przyziemił na trzy punkty i odbił się od pasa startowego. Uczeń poprawiając błąd, zbyt mocno wychylił drążek sterowy poza neutrum (ster wysokości do dołu). Instruktor nie zdążył odpowiedzieć drogą radiową uczniowi jak poprawić zaistniały błąd. Samolot twardo przyziemił na przednie koło co spowodowało wyłamanie widelca przedniego podwozia.

Uczeń w trakcie zdarzenia nie odniósł żadnych obrażeń ciała.

2. Przyczyny i/lub czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia

Błąd w technice pilotażu polegający na:

- 1) Zbyt późnym załamaniu toru lotu w trakcie wyrównania co doprowadziło do twardego przyziemienia na trzy punkty i odbicia się samolotu.
- 2) Nieprawidłowym poprawieniu kangura – odbicia się samolotu w trakcie lądowania.

3. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane/zrealizowane przez podmiot badający

Kierownik odpowiedzialny organizacji przeanalizował zdarzenie z uczniem, omówił błędy pilotażowe mogące wystąpić podczas lądowania i sposoby ich poprawiania.

Wykonano z uczniem dodatkowe loty szkolne.

Przeprowadzono odprawę z personelem szkolącym organizacji, w trakcie której omówiono rolę instruktora w trakcie nadzorowania samodzielnych lotów uczniów.

Zdarzenie zostanie omówione w trakcie dorocznej Konferencji Bezpieczeństwa Lotniczego.

4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Nie wydano.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....
(podpis na oryginale)

.....
(podpis na oryginale)