



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 21 stycznia 2025 r.
w sprawie **poważnego incydentu lotniczego**

2024-0058

NUMER ZDARZENIA

Textron Aviation, Inc. Cessna 172S, SP-UTD

Lotnisko EPPG, 30 lipca 2024 r.

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

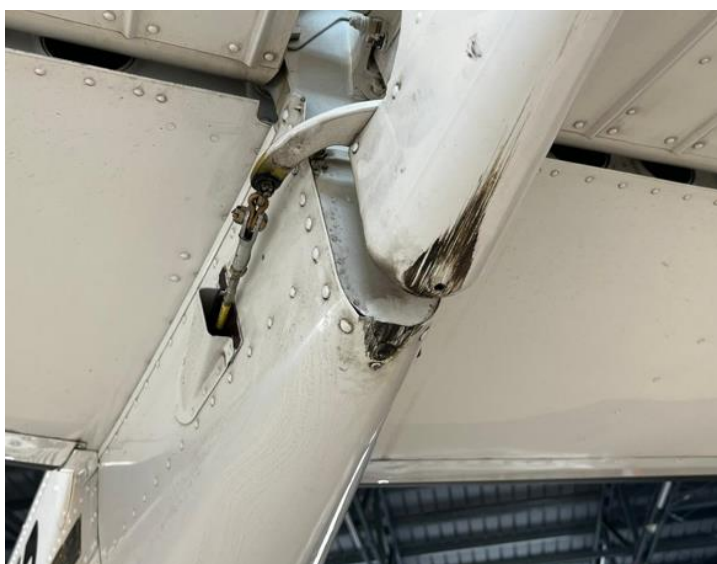


<https://www.pkbwl.gov.pl>

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 30 lipca 2024 r. na lotnisku EPPG załoga w składzie instruktor i uczeń-pilot wykonywała serię lotów po kręgu w ramach szkolenia zintegrowanego do licencji ATPL(A) samolotem typu Cessna 172S o znakach rozpoznawczych SP-UTD. W trakcie piątego lądowania uczeń-pilot nieprawidłowo ocenił wysokość i rozpoczął wyrównanie samolotu poniżej wysokości nakazanej. Chcąc zapobiec przyziemieniu bez wytrzymania, gwałtownie ściągnął wolant¹ doprowadzając początkowo do falowania samolotu a następnie, bez zwiększenia obrotów silnika, do wznoszenia. Nastąpiło zwiększenie kątów natarcia z jednoczesną utratą siły nośnej i spadkiem prędkości lotu. Żaden z pilotów nie podjął decyzji o wykonaniu odejścia na drugi krąg. Instruktor nie reagował na nieprawidłowe działanie ucznia -pilota. Skutkiem przeciągnięcia było przepadnięcie samolotu w kierunku ziemi i uderzenie sekcją ogonową o drogę startową. Po przyziemieniu na koła główne i wytraceniu prędkości wykonano kołowanie na miejsce postojowe. Piloci nie odnieśli obrażeń i opuścili samolot o własnych siłach. Wykonano oględziny samolotu, które wykazały uszkodzenie dolnej części steru kierunku, poszycia stożka ogonowego oraz wręgi zamykającej kadłub.



Rys. 1. Uszkodzona sekcja ogonowa samolotu Cessna 172S o znakach rozpoznawczych SP-UTD. [Źródło: Centrum Kształcenia Lotniczego Politechniki Poznańskiej]

¹ Kolumna sterowa.

2. Przyczyna zdarzenia

Nieprawidłowa ocena wysokości podczas zniżania oraz wykonanie wyrównania poniżej wysokości nakazanej.

3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia

1. Brak decyzji o odejściu na drugi krąg.
2. Brak reakcji instruktora na nieprawidłowe działanie ucznia-pilota.

4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zrealizowane przez podmiot badający

Wykonano dodatkowe loty metodyczne z instruktorem.

5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Nie określono.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....
(podpis na oryginale)

.....
(podpis na oryginale)