



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 30 grudnia 2024

w sprawie **poważnego incydentu lotniczego**

## 2024-0084

NUMER ZDARZENIA

Diamond DA20-A1, SP-CAA

19 sierpnia 2024

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 19 sierpnia 2024 wykonywano loty szkolne do licencji PPL(A) na samolocie DA20-A1. Loty rozpoczęły się o godzinie 09:02 LMT<sup>1</sup>. Uczeń-pilot wykonała z instruktorem dwa loty doskonalące po kręgu, a następnie loty sprawdzające, po których została dopuszczona do lotów samodzielnych.

O godz. 10:02 uczeń-pilot wystartowała do swojego pierwszego lotu samodzielnego. Start odbył się z betonowej drogi startowej 08L. Lot przebiegał bez uwag, do czasu lądowania. Uczeń-pilot wyrównała za wysoko, w konsekwencji czego tracący prędkość samolot przepadł i twardo przyziemił na tylne podwozie główne, po czym odbił się od drogi startowej (wykonał tzw. „kangura”). Obserwujący lądowanie instruktor wydał przez radio uczeń-pilot komendę przejścia na drugi krąg.



Rys. 1 Ślady uderzenia końcówek śmigła o nawierzchnię drogi startowej (źródło: użytkownik)

Po pierwszym odbiciu, samolot ponownie twardo przyziemił, tym razem na przednią goleń podwozia i ponownie odbił się w powietrze. Uczeń-pilot podjęła decyzję o przejściu na drugi krąg. Instruktor wydał komendę do zmiany kierunku lądowania na 26R na nawierzchni betonowej, w celu skrócenia lotu ze względów bezpieczeństwa. Przypuszczał, że po drugim przyziemieniu mogło dojść do kontaktu końcówek śmigła z nawierzchnią drogi startowej i ich uszkodzenia. Lądowanie uczeń-pilot tym razem przebiegło bez uwag.

---

<sup>1</sup> Wszystkie czasy podano w LMT, w dniu zdarzenia LMT=UTC+2 h



Rys. 2 Widoczne uszkodzenia samolotu (źródło: użytkownik)

W zdarzeniu uczeń-pilot nie odniosła żadnych obrażeń. W samolocie uszkodzeniu uległo śmigło, przednia goleń podwozia wraz z amortyzatorem oraz przekładnia silnika.

Uczeń-pilot posiadała orzeczenie lotniczo-lekarskie w okresie ważności i kwalifikacje do wykonania lotu, zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Z analizy dokumentacji obsługi technicznej wynika, że samolot był wyposażony i obsługiwany zgodnie z obowiązującymi przepisami i zatwierdzonymi procedurami.

Warunki atmosferyczne nie miały wpływu na przebieg zdarzenia, w trakcie lotu mieściły się w zakresie przewidzianym w Instrukcji użytkownika w locie oraz Programie szkolenia.

## 2. Przyczyna zdarzenia

Zbyt wysokie wykonanie fazy wyrównania skutkujące przepadnięciem, a następnie kangurem i przyziemieniem samolotu na przednią goleń.

## 3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia

Nie określono

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

Nie było

## 5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Nie określono

**Nadzorujący badanie**

**Przewodniczący Komisji**

.....  
(podpis na oryginale)

.....  
(podpis na oryginale)