



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ**
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 483/11

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia, Przewodniczący Komisji:	dr inż. Maciej Lasek
Sekretarz Komisji:	mgr Agata Kaczyńska
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	mgr Wiesław Jedynak
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	mgr inż. Piotr Lipiec

W dniu 6 marca 2013 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez użytkownika wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego z udziałem szybowca SZD-50-3 Puchacz, które wydarzyło się w dniu 19 maja 2011 r., na lotnisku EPNT. Działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

O godz. 10:22 LMT nastąpił start zespołu samolot-szybowiec. Uczeń-pilot wykonywała szkolny lot po kręgu w ramach realizacji zad. AII ćw. 8 wg Programu Szkolenia Szybowcowego Aeroklubu Polskiego. Był to trzeci lot ucznia-pilota tego dnia, pierwszy tego dnia lot samodzielny. Lot przebiegał bez zarzutu, podobnie jak poprzednie dwa loty sprawdzające z instruktorem. W trakcie podejścia do lądowania uczeń-pilot wykonała zbyt późne wyrównanie i szybowiec „twardo” przyziemił. Z oświadczenia instruktora nadzorującego lot wynika, że projektowanie poszczególnych faz lądowania do momentu załamania toru lotu przebiegało prawidłowo. Do tego momentu uczeń-pilot prawidłowo operowała hamulcami aerodynamicznymi, wtedy wg oceny instruktora hamulce mogły być za bardzo przymknięte. Instruktor nadzorujący w tej fazie lotu nie wydawał żadnych wskazówek przez radio ze względu na brak zagrożenia bezpieczeństwa lotu. Jedną z ostatnich faz lotu tj. załamanie przed wyrównaniem zostało wykonane zbyt późno. Brak było fazy wytrzymania. Szybowiec „twardo” przyziemił, a uczeń pilot ściągnęła drążek „na siebie”. Szybowiec został poderwany na wysokość ok. 1 m. Instruktor nadzorujący wydał polecenie przez radio: „nie oddawaj drążka”. Jednak uczeń-pilot nie zastosowała się do polecenia i przy lekko oddanym drążku, szybowiec ponownie „twardo” przyziemił. Przyziemienie nastąpiło ok. 25 m od dolnego organicznika w kierunku „strzały”.

Zdarzenie zaistniało o godz. 10:25 LMT. Uczeń-pilot nie odniosła żadnych obrażeń. „Twarde” przyziemienie szybowca spowodowało pęknięcie wahacza podwozia głównego oraz pęknięcie poszycia kadłuba na długości ok. 20 cm przy przednim kole.

Uczeń-pilot rozpoczęła szkolenie podstawowe w dniu 05.05.2011 r. Szkolenie wymagało zwiększenia liczby oraz czasu lotów, w szczególności w ćw. 2 – „Nauka lotu po prostej i zakrętów” oraz w ćw. 3 – „Nauka startu, lotu na holu, lotu po kręgu i lądowania”. Największą trudnością dla ucznia-pilota było opanowanie prawidłowego lotu na holu. W mniejszym stopniu uczeń-pilot wykazywała trudności w przyswojeniu poszczególnych faz lądowania, co ostatecznie – w opinii instruktora nadzorującego oraz instruktora egzaminującego przed pierwszym lotem samodzielnym – opanowała w stopniu wystarczającym do wykonywania samodzielnych lotów. Uczeń-pilot wykonała pierwsze samodzielne loty w dniu 14.05.2011 r. Pierwsze dwa loty wykonane były pod nadzorem instruktora egzaminatora z oceną – loty wykonane poprawnie. Kolejne pięć samodzielnych lotów, nadzorowane przez instruktora prowadzącego były wykonane tego samego dnia i także określono je mianem – bez uwag. Uczeń-pilot po 4 dniach przerwy w lotach wykonała z instruktorem dwa loty sprawdzające, które ocenił on jako poprawne. W pierwszym samodzielnym locie tego dnia tj. 19.05.2011 r. doszło do opisywanego zdarzenia.

Z analizy Książki przebiegu szkolenia wynika, że uczeń-pilot popełniała standardowe błędy w odniesieniu do zaawansowania w szkoleniu praktycznym. Zgodnie z dokumentacją przebiegu szkolenia przed każdym ćwiczeniem było przeprowadzane przygotowanie naziemne, a zaliczenie poszczególnych ćwiczeń było warunkowane opanowaniem przez szkolonego umiejętności wymaganych Programem Szkolenia.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Błąd w technice lądowania polegający na zbyt późnym rozpoczęciu wyrównania, co spowodowało „twarde” przyziemienie i oderwanie szybowca od ziemi w wyniku ściągnięcia drążka sterowego „na siebie”.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu incydentu lotniczego był:

Brak dostatecznej umiejętności poprawiania błędów lądowania i doprowadzenie do ponownego „twardego” przyziemienia.

Działania podjęte przez użytkownika:

Omówiono z uczniem-pilotem zasady lądowania, ze szczególnym uwzględnieniem fazy wyrównania oraz prawidłowe reakcje na błędy popełniane w tej fazie lotu.

Wykonano z uczniem-pilotem lot sprawdzający.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Nadzorujący badanie

dr inż. Michał Cichoń *podpis na oryginale*