

**KOMUNIKAT NR 44
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 24 marca 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 532/08

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 1 sierpnia 2008 r., na samolocie Cessna F 150M, pilotowanym przez ucznia-pilota, lat 25, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej **„Brak kwalifikacji – H2”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Uczeń-pilot wykonywał loty samodzielne po kręgu. Lot przebiegał prawidłowo do momentu lądowania. Podejście odbywało się z wypuszczonymi klapami 30°, z podgrzewem gaźnika, z prędkością 60kts. W fazie końcowego podejścia nastąpiła zmiana kierunku wiatru na ok. 160°, przy prędkości około 3m/s. Według oceny instruktora, samolot dostał się pod wpływ tego wiatru na wysokości około 10m. Jednak, według oceny ucznia-pilota, odczuł on nagły podmuch wiatru bocznego z prawej strony samolotu już na wysokości około 45 m. Wprowadził więc poprawkę na wiatr używając steru kierunku, odchylając samolot nieco w prawo, jednocześnie zwiększając obroty silnika celem utrzymania stałej prędkości lotu przy podejściu. Uczeń-pilot zeznał, że prawdopodobnie przed wyrównaniem toru lotu, obroty silnika zmniejszył do minimum. Wyrównanie rozpoczął za nisko, przyziemiając jednocześnie na trzy koła. Po pierwszym przyziemieniu, samolot wykonał dwa niskie „kangury”, wykonując jednocześnie niewielkie wahania podłużne. W tym czasie instruktor przekazał przez radio podpowiedź: „*nie ruszaj sterem wysokości*”, gdyż obawiał się zbyt gwałtownej reakcji w postaci oddania lub ściągnięcia wolantu. Uczeń-pilot odpowiedział: „*nie ruszam*”, lecz w jego odczuciu przy drugim odbiciu samolot miał tendencję do pochylenia przodu kadłuba do dołu. W odległości około 60 m od pierwszego przyziemie-

nia, na skutek uderzenia przednim kołem o nawierzchnię lotniska, nastąpiło złamanie przedniej nogi podwozia, w wyniku czego nastąpił kontakt obracającego się śmigła z ziemią. Samolot, oparty przednią częścią kadłuba o nawierzchnię (ogon skierowany ku górze), przetoczył się jeszcze około 55 m. Uczeń-pilot wyłączył iskrowniki i wyłącznik główny. Uczeń-pilot nie odniósł żadnych obrażeń.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego był błąd w technice lądowania, polegający na zbyt niskim wyrównaniu na skutek nieprawidłowego rozłożenia uwagi, braku wytrzymania i przyziemieniu samolotu ze zwiększoną prędkością, co doprowadziło do podwójnego odbicia samolotu po przyziemieniu i złamania przedniej nogi podwozia.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia lotniczego był brak dostatecznej umiejętności poprawiania błędów lądowania, co wynikało z małego doświadczenia ucznia-pilota.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.