

**KOMUNIKAT NR 32  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 15 czerwca 2011 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 542/10**

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 16 czerwca 2010 r., na samolocie PZL M26 Iskierka, klasyfikuję do kategorii:

**„Czynnik ludzki”**

w grupie przyczynowej: **„Błędy proceduralne – H4”**.

## 2. Opis okoliczności wypadku:

W Polskich Zakładach Lotniczych Sp. z o. o. mającą swą siedzibę na lotnisku w Mielcu (EPML) odbywały się loty treningowe. Zgodnie ze zleceniem na loty, pilot fabryczny miał wykonać loty treningowe po kręgu na samolocie PZL M26 „ISKIERKA”. W tym dniu był w użyciu pas „09”, a kierowanie lotami odbywało się z wieży lotniskowej poprzez Służbę Informacji Powietrznej. Loty treningowe po kręgu miały na celu doskonalenie umiejętności lądowania znad przeszkody ze stromym kątem szybowania. Start samolotu do drugiego lotu po kręgu nastąpił prawidłowo. Będąc na pozycji z wiatrem w lewym kręgu do pasa „09”, pilot zgłosił wypuszczenie podwozia, a następnie będąc na prostej do lądowania zameldował klapy pełne. Informator EPML przekazał pilotowi informację o kierunku i prędkości wiatru (020° i 3 kt). Budowa kręgu do wysokości wyrównania wg oświadczenia pilota nie budziła żadnych zastrzeżeń, a wszystkie urządzenia i instalacje samolotu działały prawidłowo. W końcowej fazie podejścia stromego zniżania, pilot zbyt wysoko i gwałtownie rozpoczął manewr wyrównania, co doprowadziło do zjawiska przeciągnięcia i zderzenia samolotu z pasem z dużym przeciążeniem (zarejestrowane w chwili wypadku przeciążenie dodatnie ok. 8,5-10 „G” i ujemne ok. 4,8-5,5 „G”). W następstwie uderzenia nastąpiło wyłamanie podwozia przedniego i kół podwozia głównego samolotu. Samolot przemieszczał się po pasie łamiąc łopaty śmigła z jednoczesną utratą kierunku w prawo o 30° względem osi pasa. Po przemieszczeniu się na odległość 127 m samolot

zatrzymał się, ulegając zniszczeniu. Pilot nie doznał żadnych obrażeń i opuścił samolot o własnych siłach.

Pilot, lat 39, posiadał licencję pilota zawodowego samolotowego CPL(A) ważną do 16.10.2010 r. Nalot ogólny wyniósł 1500 godzin 56 minut, z czego 5 godzin 51 minut na typie, na którym wystąpił wypadek.

Możliwy wpływ temperatury powietrza (24°C) na zaistnienie i przebieg zdarzenia.

## 3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego był błąd w technice pilotowania polegający na niewłaściwym planowaniu podejścia do lądowania znad przeszkody i dopuszczenie do zmniejszenia prędkości lotu, co doprowadziło do przeciągnięcia, a następnie przepadnięcia samolotu z wysokości kilku metrów.

Wpływ na zaistnienie wypadku miało małe doświadczenie pilota na typie statku powietrznego oraz w lądowaniu na celność znad przeszkody znajdującej się przed progiem pasa.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu wypadku było niebranie pod uwagę wpływu rozgrzanego powietrza na zachowanie się samolotu, a tym samym niepodchodzenie do lądowania z większą prędkością.

## 4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie sformułowała zaleceń.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*