

# Przyczyny wypadku F-35A w Eglin

#Lotnictwo wojskowe #Wypadki 7 października 2020

US Air Force opublikowały raport opisujący przyczyny wypadku wielozadaniowego samolotu bojowego F-35A Lightning II, który zdarzył się 19 maja br. w bazie Eglin. Dochodzenie wykazało, że wypadek został spowodowany przez pilota próbującego wylądować z nadmierną prędkością i wcześniej nieznaną usterką logiki układu sterowania lotem, powodującą brak reakcji sterów.



*Jednymi z przyczyn majowej katastrofy F-35A były wadliwe wskazania wyświetlacza najełmowego i wcześniej nieznaną usterka logiki układu sterowania lotem, a także nieprawidłowe działanie instalacji tlenowej, powodujące problemy ze snem i w efekcie większe zmęczenie pilota / Zdjęcie: US Air Force*

Pilotem feralnego F-35A, nr takt. 12-005053, ze składu 58. eskadry myśliwskiej z 33. Skrzydła Myśliwskiego był wykwalifikowanym instruktorem, który wykonywał nocny lot szkoleniowy razem z innym F-35A. Po zakończeniu szkolenia, ok. 21:25 czasu lokalnego, obydwa samoloty zbliżyły się do pasa startowego w celu lądowania. Gdy instruktor rozpoczął podejście do lądowania, jego samolot miał prędkość poprawioną (o błąd przyrządowy i położenia) wynoszącą 202 węzły, co w tym momencie było zgodne z normalną procedurą.

Raport podaje, że problemy pojawiły się podczas podejścia. Pilot zauważył błędne wskazania wyświetlacza najełmowego, sugerujące, że samolot ma zły kąt natarcia. Lotnik sprawdził swój wirtualny wyświetlacz przezierny i dane systemu lądowania według wskazań przyrządów, a także wizualnie ustalił punkt przyziemienia i kąt ścieżki schodzenia. Przyrządy pokazywały, że F-35A znajdował się powyżej ścieżki schodzenia i zniżał się z pochyleniem większym niż wymagane do lądowania. Pilot próbował skorygować błąd, co spowodowało ponowne pojawienie się błędnych wskazań na wyświetlaczu.

Co więcej, była noc, a teren wokół pasa startowego był słabo oświetlony. W raporcie pilot opisał, że musiał lecieć w czarną otchłań obszaru przed pasem startowym. W

dodatku zielona poświata jego wyświetlacza coraz bardziej rozpraszała go, mimo że zmniejszył jasność wyświetlacza podczas podejścia końcowego. Raport podaje, że duża wilgotność powietrza pogorszyła sytuację.

F-35A wylądował z prędkością 202 węzłów – co jest manewrem zabronionym – czyli ok. 50 węzłów większą niż dozwolona, a w dodatku kąt natarcia samolotu wynosił 5,2° stopnia, czyli był o 8° mniejszy od nakazanego. Z tych powodów pilot musiał oddać drążek, aby wylądować. Spowodowało to, że wszystkie trzy koła podwozia dotknęły ziemi jednocześnie – podczas prawidłowego lądowania jako pierwsze ziemi dotykają koła podwozia głównego, a następnie podwozia przedniego.

Lądowanie *na trzy punkty* spowodowało, że samolot *podskoczył*, a jego nos uniósł się szybko i gwałtownie. Pilot ponownie oddał drążek do przodu, próbując zatrzymać F-35A, który rozpoczął serię *coraz gwałtowniejszych podskoków*.

Pilot nadal próbował odzyskać kontrolę nad samolotem przez ok. 5 s, ale układ sterowania lotem został zablokowany szybkimi następującymi po sobie ruchami drążka do przodu i do tyłu. Ta usterka układu sterowania lotem spowodowała, że stery wysokości samolotu wychyliły się do dołu i pozostały w tym położeniu, powodując pochylenie samolotu na nos.

Próbując przerwać nieudane lądowanie pilot ściągnął drążek i uruchomił dopalacz, jednak z w/w przyczyn próba ponownego startu zakończyła się niepowodzeniem. Lotnik musiał się katapultować. Według raportu, samolot przetoczył się przez skrzydło, zapalił się i został całkowicie zniszczony w wyniku pożaru. Szczątki F-35A zostały rozrzucone po pasie startowym i polu na północ od niego. Pilot wylądował ze spadochronem na południowym końcu pasa startowego i został podjęty przez służby ratownicze.

W raporcie stwierdzono, że pilot był zmęczony i coraz gorzej spał – jego zdaniem czuł się bardziej zmęczony latając F-35A niż swoim poprzednim samolotem – F-15E. W raporcie zauważono, że instalacja tlenowa F-35 różni się od instalacji w starszych typach, takich jak F-15E, co powoduje, że wielu pilotów F-35 czuje się nieco bardziej zmęczonych niż zwykle.

Jak podano w raporcie, pilot był skupiony na nieprawidłowej symbologii wyświetlacza podczas krytycznej fazy lądowania i nie miał możliwości sprawdzenia wskazań prędkości i kąta natarcia. Raport mówi, że *miał kilka rzeczy na głowie*, w tym pozytywny test na obecność COVID-19, co może wymagać poddania go kwarantannie.

Zniszczony F-35A został wyceniony na 175 983 949 USD, co jest ceną niemal dwukrotnie większą od deklarowanej przez Lockheed Martina i US Air Force ([Wypadek F-35A w Eglin](#), 2020-05-20).

## Powiązane wiadomości

[Przyczyny wypadku F-35A w Eglin \(2020-10-07\)](#)

[Wypadek F-35A w Eglin \(2020-05-20\)](#)

[Przyczyna rozbicia F-35B \(2019-05-12\)](#)

[Pierwszy rozbity F-35 \(2018-09-29\)](#)

[Odnaleziono rejestrator japońskiego F-35A \(2019-05-08\)](#)

[Pilot F-35A utracił orientację przestrzenną? \(2019-06-11\)](#)

[Nierozwiązany problem hipoksji pilotów F-35 \(2017-10-26\)](#)

[Zaginął japoński F-35A \(2019-04-09\)](#)

[Odnaleziono ciało pilota F-35A \(2019-06-09\)](#)

[Na Florydzie rozbił się F-22 \(2020-05-16\)](#)

---

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2025 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o