



**Dot. INCYDENT nr: 1270/13**

## **UCHWAŁA**

### **PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH**

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 7 sierpnia 2014 r., przedstawionych przez użytkownika informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego z udziałem motoszybowca J-6 Fregata, które wydarzyło się w dniu 11 sierpnia 2013 r., na lotnisku Piotrków Trybunalski (EPPT), 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 uchylającego dyrektywę 94/56/WE<sup>1</sup>**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

#### **Informacje/raport o zdarzeniu**

##### **Przebieg i okoliczności zdarzenia:**

W dniu 11 sierpnia 2013 r. na lotnisku EPPT odbywały się loty szybowcowe oraz loty doskonalące na motoszybowcu J-6 Fregata. Przed lotami na J-6 Fregata pilot dokonał sprawdzenia poziomu oleju i płynu chłodzącego oraz sprawdzenia płatowca i przegląd kabiny.

Tego dnia pilot wykonał 6 lotów po kręgu. Podczas szóstego lotu podejście do lądowania odbywało się do pasa trawiastego na kierunku „21”, z przelotem ze względu na znajdujący się na początku pasa szybowiec. Po wyrównaniu i przyziemieniu, w trakcie dobiegu, nastąpiło niekontrolowane zejście z osi dobiegu w wyniku czego motoszybowiec zaczepił końcówką lewego skrzydła o wysoką trawę niewykoszonej części użytkowej lotniska i wykonał obrót w lewą stronę o ok. 200°.

Motoszybowiec został uszkodzony. Pilot nie odniósł obrażeń i opuścił kabinę o własnych siłach. Zdarzenie zaistniało o godzinie 18:51 LMT; lot trwał 7 minut.

W niedługim czasie po lądowaniu, zanim motoszybowiec odholowano pod hangar, gdzie został zabezpieczony, nastąpiła zmiana kierunku lądowania na „03”.

Następnego dnia, tj. 12.08.2013 r., wraz z ekipą techniczną firmy J&AS Aero Design dokonano inspekcji motoszybowca i stwierdzono:

1. uszkodzenie kółka ogonowego (odgięcie mocowania);
2. zabielenie końcówki amortyzatora kompozytowego;
3. urwanie kółek podskrzydłowych.

<sup>1</sup> Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

Uszkodzenia oszacowano jako drobne, wymieniono resory koła głównego oraz przetransportowano motoszybowiec celem naprawy amortyzatora kółka ogonowego oraz jego mocowania, a także wklejono mocowania kółek podskrzydłowych. W wyniku przeprowadzonej inspekcji motoszybowca, nie stwierdzono naruszeń węzłów mocowania silnika i zarysowań na dolnej części kadłuba.

Nalot ogólny pilota wynosił: 428 godz. Nalot na motoszybowcach około 28 godz., w tym na J-6 Fregata: 4 godz. 30 min., lądowań 12.

#### **Przyczyna zdarzenia lotniczego:**

**Błąd w technice lądowania polegający na przyziemieniu z trawersem ze zwiększoną prędkością opadania i zejściu z kierunku dobiegu, co doprowadziło do zaczepienia końcówką skrzydła o wysoką trawę na niewykoszonej części użytkowej lotniska i obrót w lewo o około 200°.**

#### **Okoliczności sprzyjające:**

1. Zmieniający się kierunek i prędkość wiatru;
2. Małe doświadczenie pilota na motoszybowcu J-6 Fregata.

#### **Działania podjęte przez użytkownika:**

Z pilotem przeprowadzono szkolenie z zakresu lądowania motoszybowcem w warunkach występowania bocznego wiatru.

#### **Zalecenia profilaktyczne Komisji:**

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale