



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

POWAŻNY INCYDENT 2022/6680

UCHWAŁA

z dnia 27 lutego 2023 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	DIAMOND-DA42-NG
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-NHL
Data zdarzenia:	17 listopada 2022 r.
Miejsce zdarzenia:	EPDE

Po rozpatrzeniu raportu końcowego z badania zdarzenia i zgromadzonej dokumentacji przedstawionych przez podmiot badający, działając na podstawie art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz § 18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (z późn. zm.), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

Dnia 17 listopada 2022 r. o godzinie 13.19 UTC w trakcie wykonania ćwiczenia ME/5 (część szkolenia na samoloty wielosilnikowe), załoga wykonała 10 kręgów w celu treningu lądowania z bocznym wiatrem – wykonane bez uwag, a następnie przystąpiła do wykonywania ćwiczenia ME/3 (lotów po kręgu z imitacją sytuacji awaryjnych).

W pierwszym kręgu załoga przećwiczyła imitację lądowania ze zdławionym silnikiem lewym do około 12% mocy i lądowaniem na klapach pełnych - wykonane bez uwag.

W drugim kręgu załoga przystąpiła do imitacji lądowania ze zdławionym silnikiem prawym do 0% mocy i lądowaniem na klapach schowanych. Po drugim zakręcie uczeń-pilot (dalej: uczeń) zdławił prawy silnik do wartości 0% mocy. Po zmniejszeniu obrotów załoga usłyszała w słuchawkach sygnał dźwiękowy „WYPUŚĆ PODWOZIE”. W związku z tym, że sygnał dźwiękowy „WYPUŚĆ PODWOZIE” przeszkadzał w prowadzeniu instruktażu, instruktor polecił uczniowi wyłączyć ten sygnał poprzez wciśnięcie przycisku „GEAR WARN.MUTE”.

Po wyjściu na prostą do lądowania do RWY 12 lotniska EPDE instruktor nie skontrolował wypuszczenia podwozia, a uczeń kontynuował podejście do lądowania bez wypuszczonego podwozia. Nie została wykonana lista kontrolna przed lądowaniem.

Tuż przed spodziewanym przyziemieniem samolotu instruktor stwierdził nienaturalne zachowywanie się samolotu, a po przyziemieniu bez podwozia usłyszał dźwięk

„szorowania” samolotu po pasie startowym. Instruktor natychmiast przestawił dźwignię podwozia na pozycję „WYPUSZCZONE”, ale pozostało ono schowane.

Po zatrzymaniu samolotu na pasie instruktor zgłosił przez radio kontrolerowi TWR lądowanie bez podwozia i zablokowanie pasa. Po przybyciu służb ratunkowych instruktor przestawił dźwignię podwozia na pozycję „SCHOWANE”.

Następnie załoga bezpiecznie opuściła samolot, a instruktor powiadomił telefonicznie Kierownika Bezpieczeństwa ACSL o zaistniałym zdarzeniu.

2. Przyczyna/y zdarzenia:

- 1) Niewykonanie listy kontrolnej przed lądowaniem.**
- 2) Niesprawdzenie prawidłowego wypuszczenia i zablokowania podwozia.**

3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

- 1) Wyciszenie sygnału ostrzeżenia o niewypuszczonym podwoziu.
- 2) Niewłaściwe rozłożenie uwagi załogi podczas lotu.

4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zrealizowane przez podmiot badający:

- 1) Omówiono zdarzenie z kadrą instruktorską i studentami.
- 2) Dla instruktorów szkolących na samolotach z wypuszczanym podwoziem przeprowadzono szkolenie odświeżające w zakresie postępowania w sytuacjach awaryjnych, oraz stosowania list kontrolnych w poszczególnych etapach lotu.
- 3) Z całym personelem latającym na typie DA-42 omówiono czynności załogi w locie po kręgu, do strefy, oraz podczas szkolenia w sytuacjach awaryjnych z uwzględnieniem wykorzystania urządzeń i wyposażenia samolotu wspomagających działania pilota.
- 4) Wykonano lot demonstracyjny dla kadry instruktorskiej na symulatorze lotu samolotu DA-42, pod kątem symulacji asymetrii ciągu, oraz sygnalizacji wypuszczania podwozia w sytuacjach awaryjnych.

5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie wydano.

Nadzorujący badanie

.....
(podpis na oryginale)

Przewodniczący Komisji

.....
(podpis na oryginale)