



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

POWAŻNY INCYDENT 2023-0036

UCHWAŁA

z dnia 20 września 2023 r.

| | |
|---|---|
| Rodzaj, typ statku powietrznego: | Motoszybowiec, Diamond HK-36 R Super Dimona |
| Znaki rozpoznawcze SP: | SP-0082 |
| Data zdarzenia: | 1 lipca 2023 r. |
| Miejsce zdarzenia: | Lądowisko Szymanów (EPWS) |

Po rozpatrzeniu raportu końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia przedstawionego przez użytkownika statku powietrznego, 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:

W dniu 1 lipca 2023 r. na lądowisku Szymanów (EPWS) zaplanowano loty szkoleniowe motoszybowcem Diamond HK-36 R Super Dimona, o znakach rozpoznawczych SP-0082. Celem wykonania lotów było uzyskanie przez szkolonego pilota, posiadacza licencji SPL, uprawnień TMG¹. Szkolenie realizowano w oparciu o zatwierdzony program szkolenia dla organizacji DTO². Instruktor zapoznał szkolonego pilota z procedurą przeglądu przedlotowego motoszybowca, konfiguracją kabiny, procedurami normalnymi oraz awaryjnymi. Warunki pogodowe odpowiadały wymaganiom szkolenia oraz użytkownika motoszybowca.

Po uruchomieniu silnika załoga przełowała motoszybowcem do drogi startowej RWY 32R. Start odbył się o godz. 17:55 LMT³. W ramach ćwiczeń wykonano lot do strefy trwający około 30 min. oraz cztery kręgi nadlotniskowe. Instruktor zademonstrował szkolonemu między innymi wykonywanie lądowania z wykorzystaniem hamulców aerodynamicznych. W czwartym kręgu do chwili załamania toru lotu w trakcie podejścia do lądowania lot motoszybowca przebiegał prawidłowo.

¹ TMG – uprawnienie do lotów motoszybowcem turystycznym (ang. Touring Motor Glider)

² DTO – deklarowana organizacja szkółąca (ang. Declared Training Organisation)

³ Czas w uchwale wyrażono w LMT. W dniu zdarzenia LMT=UTC+2 h, gdzie: LMT – średni czas lokalny (ang. Local Mean Time); UTC – uniwersalny czas skoordynowany (ang. Universal Time Coordinated)

Po załamaniu nie wystąpiła jednak faza wytrzymania. Spóźniona reakcja pilota na przyziemienie z większą prędkością doprowadziła do łagodnego odbicia motoszybowca od ziemi. Szkolony pilot nieprawidłowo zabezpieczył kąt szybowania po odbiciu, otwierając jednocześnie hamulce aerodynamiczne.

Zabezpieczone nagranie z kamery lotniskowej wykazało, że po odbiciu motoszybowiec, w pierwszej fazie, nadmiernie pochylił nos a następnie twardo przyziemił powtórnie na „trzy punkty”. Pomimo reakcji instruktora, który przymknął hamulce aerodynamiczne, twarde przyziemienie spowodowało oderwanie koła od prawej nogi podwozia. Konsekwencją było zaczepienie końcówką prawego skrzydła o murawę lotniska i obrót motoszybowca na dobiegu. Załoga nie była w stanie przeciwdziałać utracie kierunku. Uszkodzony motoszybowiec zatrzymał się w poprzek drogi startowej. Załoga nie odniosła żadnych obrażeń ciała.

2. Przyczyny zdarzenia:

- 1) Nieprawidłowa reakcja szkolonego pilota na odbicie się motoszybowca po przyziemieniu, polegająca na niezabezpieczeniu kąta szybowania.
- 2) Nieprawidłowe użycie hamulców aerodynamicznych.
- 3) Spóźniona reakcja instruktora na błędy szkolonego pilota.

3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

Nie określono.

4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zrealizowane przez użytkownika statku powietrznego:

Użytkownik motoszybowca nie zaproponował działań naprawczych.

5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....

.....