



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT 2021/1664

UCHWAŁA

z dnia 27 grudnia 2021 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Motoszybowiec, H36 Dimona
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-0101
Data zdarzenia:	17 czerwca 2021 r.
Miejsce zdarzenia:	Lotnisko Nowy Targ (EPNT)

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, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

W dniu 17 czerwca 2021 r. w Aeroklubie Nowy Targ wykonywane były loty szkolne motoszybowcem H36 Dimona. Celem było przeszkolenie pilota szybowcowego/samolotowego na klasę motoszybowców turystycznych TMG. Szkolenie odbywało się wg zadania TMG/1 i TMG/2. Instruktor-pilot posiadał ogólny nalot na motoszybowcach (TMG) 20 godzin 56 minut, w tym nalot dowódcy 14 godzin 44 minuty. Po wykonaniu przeglądu przedlotowego instruktor wraz ze szkolonym przystąpili do lotów. W trakcie pierwszego lotu szkolony pilot zapoznawał się ze specyfiką motoszybowca oraz sposobem zapobiegania przeciągnięciom. Trzy pierwsze loty zostały wykonane poprawnie. Podczas czwartego lotu, w trakcie zniżania, na prostej do lądowania motoszybowiec utrzymywał stały kąt szybowania. W wyniku braku wyrównania doszło do twardego przyziemienia na podwozie główne. Motoszybowiec odbił się od ziemi, przeleciał około 20 m, lądując bez kolejnych kangurów i utrzymując kierunek dobiegu.

Po zatrzymaniu i wyłączeniu zespołu napędowego załoga opuściła kabinę. W trakcie zdarzenia piloci nie odnieśli obrażeń. Oględziny wykazały uszkodzenie prawej goleni podwozia głównego i uszkodzenie jednej z łopat śmigła (rys.1).



Rys. 1. Złamana łopata śmigła i uszkodzona goleń prawego podwozia [źródło: Użytkownik]

Instruktor i szkolony pilot posiadali odpowiednie kwalifikacje do wykonania lotów oraz orzeczenia lotniczo-lekarskie w okresie ważności.

Motoszybowiec był ubezpieczony (ważna polisa OC), posiadał niezbędne dokumenty techniczno-eksploatacyjne.

Warunki meteorologiczne nie miały wpływu na przebieg zdarzenia.

Załoga została poddana badaniu na zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu z wynikiem 0,00 mg/l.

2. Przyczyny zdarzenia:

- 1) Błąd w technice pilotowania polegający na braku fazy wyrównania i wytrzymania przy lądowaniu;**
- 2) Brak reakcji instruktora na błąd popełniony przez przeszkalanego.**

3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

Małe doświadczenie instruktora w szkoleniu na motoszybowcach TMG.

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

- 1) Wykonanie przez instruktora 6 godzin lotu i co najmniej 10 lądowań na motoszybowcu z instruktorem FIFI w ośrodku szkolenia;
- 2) Wprowadzenie obowiązku dodatkowego szkolenia metodycznego dla instruktorów samolotowych ubiegających się o uzyskanie uprawnienia instruktora na TMG.

5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji