



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
POWAŻNY INCYDENT 2021/2408
UCHWAŁA
z 25 czerwca 2022 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Motoszybowiec, FOURNIER - RF9
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-0065
Data zdarzenia:	22 lipca 2021 r.
Miejsce zdarzenia:	lądowisko Przasnysz (EPPZ)

Po przeprowadzeniu analizy materiałów i dokumentacji przedstawionej przez uczestnika zdarzenia, działając na podstawie Art. 138 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz §16 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:

Dnia 22 lipca 2021 roku pilot udał się na lądowisko w Przasnyszu, w celu wykonania lotu trasowego motoszybowcem na lądowisko Watorowo (EPWT). Motoszybowiec był sprawny i zdalny do lotu. Pilot posiadał ważną licencję, badania i wymagane uprawnienia.

Po uzupełnieniu paliwa i wykonaniu przeglądu przedlotowego pilot postanowił wykonać treningowy krąg nadlotniskowy z wyłączeniem silnika.

Start do lotu po kręgu odbył się prawidłowo, jednak na pozycji z wiatrem pilot nie wysunął podwozia do lądowania, a na prostej nie sprawdził, czy podwozie zostało wypuszczone i zablokowane. Przyziemienie nastąpiło ze schowanym podwoziem. Uszkodzone zostały: obie łopaty śmigła oraz dolna powierzchnia centroplata (zarysowania). Pilot nie odniósł obrażeń. Po zdarzeniu motoszybowiec został podniesiony, podwozie zostało wypuszczone i zablokowane, a motoszybowiec został odholowany do hangaru.

2. Przyczyna zdarzenia:

Błąd w technice pilotażu polegający na niewysunięciu podwozia na pozycji z wiatrem oraz niewykonaniu sprawdzenia wysunięcia i poprawności zablokowania podwozia na prostej do lądowania.

3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

- 1) Długa przerwa w lotach szybowcowych (powyżej 24 miesięcy).
- 2) Słabo widoczny system sygnalizacji podwozia – małe czerwone diody led informujące o schowanym podwoziu, umieszczone nisko na tablicy przyrządów).

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

Zaplanowano montaż dodatkowej instalacji informującej załogę o schowanym podwoziu w przypadku przestawienia dźwigni przepustnicy w położenie bieg jałowy lub odblokowania dźwigni otwierania hamulców aerodynamicznych.

5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie wydano.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji