



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

WYPADEK 2022/2039

UCHWAŁA

z dnia 22 sierpnia 2022 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Motoszybowiec, Diamond H-36 „Dimona”
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-0076
Data zdarzenia:	3 maja 2022 r.
Miejsce zdarzenia:	Lipowa (EPLP)

Po rozpatrzeniu Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego przedstawionego przez Użytkownika, działając na podstawie art. 138 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 3 maja 2022 r., podczas wykonywania zakrętu do kolejnego niskiego przelotu nad lądowiskiem Lipowa, pilot motoszybowca, lecąc z pasażerem, nieprawidłowo rozplanował zakręt na małej wysokości do lądowiska, doprowadzając do ześlizgu przy niewielkiej prędkości. Próbując przeciwdziałać sytuacji korkociągowej, w której się znalazł, pilot rozpędził motoszybowiec, jednak nie zdołał go wyprowadzić z nurkowania i zderzył się z ziemią. Motoszybowiec uległ zniszczeniu. Pilot oraz podróżny nie odnieśli obrażeń.

2. Przyczyny zdarzenia:

- 1) Błąd pilota polegający na nieprawidłowym zaplanowaniu zakrętu do wykonania niskiego przelotu nad lądowiskiem oraz;**
- 2) Błąd pilota w technice pilotażu polegający na zacieśnianiu zakrętu w jego ostatniej fazie, przy niewielkiej prędkości lotu i na małej wysokości.**

3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

Brak treningu.

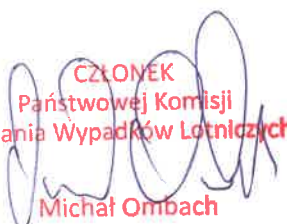
4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane przez użytkownika statku powietrznego:

- 1) GSS „Żar” nie będzie dopuszczać do lotów samodzielnych, instruktorskich, demonstracyjnych oraz z pasażerami tych pilotów, którzy nie wykazali się praktyczną znajomością podstawowych elementów pilotażu, jak przewiduje program szkolenia do licencji SPL, w tym m.in. umiejętnością właściwego reagowania i wyprowadzania ze spirali na łeb i korkociągu ustalonego oraz postępowania w sytuacjach korkociągowych. O formie weryfikacji pilota decydować będzie HT.
- 2) Od wszystkich weryfikowanych pilotów wymagana będzie umiejętność prowadzenia właściwej, pełnej obserwacji przestrzeni wokół szybowca w trakcie całego lotu, ze szczególnym uwzględnieniem zorientowania w przestrzeni podczas krążenia w kominie termicznym, lotu na zboczu i manewrowania do lądowania.
- 3) Wobec pilotów wykonujących loty w GSS „Żar” w ramach Szkoły i na sprzęcie Aeroklubu Polskiego, w warunkach wzmożonej i silnej turbulencji (warunki halniakowe), wymagać się będzie prawidłowego planowania podejścia w strefie esowania, podprowadzenia i lądowania na lotnisku EPZR. Piloci nie spełniający tego wymogu nie będą dopuszczani do lotów samodzielnych w warunkach wzmożonej turbulencji.


5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie określono.

Nadzorujący badanie


CZŁONEK
Państwowej Komisji
Badania Wypadków Lotniczych
Michał Ombach

Przewodniczący Komisji

PRZEWODNICZĄCY
Państwowej Komisji
Badania Wypadków Lotniczych

Bogusław Treła