



Dot. INCYDENT nr: 1152/13

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 13 sierpnia 2014 r., przedstawionych przez użytkownika informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego z udziałem motoszybowca J-6 Fregata, które wydarzyło się w dniu 28 lipca 2013 r., na lotnisku Piotrków Trybunalski (EPPT), działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylającego dyrektywę 94/56/WE¹**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Informacje/raport o zdarzeniu

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 28 lipca 2013 r. pilot wykonał lot na motoszybowcu J-6 Fregata po trasie z Żernik (EPZE) do Piotrkowa Trybunalskiego (EPPT). Przygotowanie do lotu objęło sprawdzenie prognozy pogody na planowany czas lotu w obszarze 300 km od miejsca startu i lądowania. Pilot wykorzystał dostępną informację meteorologiczną z internetu, jak również komunikaty lotnisk Poznań-Ławica (EPPO) i Łódź-Lublinek (EPLL). Zwrócono uwagę na prędkości wiatrów oraz ich kierunki (słaby pod wieczór), jak również na temperatury otoczenia (w granicach 30°C).

Na podstawie dopuszczenia do samodzielnej obsługi sprzętu wykonano sprawdzenie motoszybowca przed lotem oraz zatankowano 20 litrów paliwa; po zatankowaniu do lotu było 40 litrów paliwa, co stanowiło 2/3 możliwości tankowania. Ta ilość paliwa pozwalała na wykonanie 5-cio godzinnego lotu przy instrukcyjnym zużyciu 8 litrów na godzinę z $V_{\text{śr.}} = 160$ km/h. Dokonano sprawdzenia poziomu oleju i płynu chłodzącego oraz sprawdzenia płatowca i przegląd kabiny.

Start nastąpił z DS 24 lądowiska Żerniki (EPZE) i po starcie pilot nawiązał łączność z Poznań Informacja na częstotliwości 126,300 MHz. Lot po trasie przebiegał bez uwag.

Po dolocie do lotniska EPPT pilot próbował nawiązać łączność na częstotliwości lotniskowej radiostacji, niestety bezskutecznie. Wykonał lot po kręgu z obserwacją przestrzeni powietrznej i po potwierdzeniu na wskaźniku kierunku wiatru podjął decyzję o podejściu do lądowania z kierunkiem „21”.

¹ Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

Pilot zgłosił przez radio pozycję z wiatrem do pasa „21” i przystąpił do lądowania z wysokości 300 m (1000 ft) z $V = 130$ km/h. Po wyjściu na prostą zgłosił ten fakt przez radio oraz usłyszał korespondencję innego samolotu.

Do wysokości około 2 m lot przebiegał prawidłowo. Przed trzecim zakrętem pilot zredukował obroty do obrotów minimalnych (około 2800 obr/min). Na prostej prędkość na krótko wzrosła do 140 km/h, pilot wysunął hamulce aerodynamiczne i zredukował prędkość do 120 km/h i taką utrzymywał do momentu zetknięcia się z powierzchnią pasa. Po wejściu w cień hangaru i po przekroczeniu granicy części trawiastej, przed progiem pasa asfaltowego oraz po wlocie nad pas asfaltowy pilot poczuł bardzo silne „duszenie”. Schował hamulce aerodynamiczne i drążkiem starał się powstrzymać opadanie. Pomimo tych czynności motoszybowiec przepadł z wysokości około 2 m. Prędkość, jaką pilot zdążył zaobserwować wynosiła 120 km/h. Przyziemienie nastąpiło na początku pasa, w locie poziomym, na koło główne, bez przechyłów. Po zetknięciu się koła głównego z pasem pilot usłyszał trzask i zorientował się, że nastąpił kontakt poszycia motoszybowca z powierzchnią pasa startowego. Pilot starał się w pierwszej fazie utrzymać kierunek, a następnie opuścić pas, gdyż w powietrzu był jeszcze jeden samolot. Pilot wyłączył silnik oraz zamknął kran paliwowy. Po zatrzymaniu się motoszybowca, pilot opuścił kabinę o własnych siłach; w wyniku zdarzenia nie odniósł obrażeń ciała. Zdarzenie zaistniało o godzinie 20:42 LMT; lot trwał 2 godz. 35 min.

Na miejscu natychmiast zjawili się piloci i Zarządzający lotniskiem EPPT. O zaistniałym zdarzeniu pilot powiadomił telefonicznie Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych, uzgadniając m.in. dalsze działania. Wykonano dokumentację fotograficzną uszkodzonego szybowca oraz miejsca zdarzenia. Po określeniu potrzebnych środków pilot otrzymał pełną pomoc ze strony Zarządzającego lotniskiem i motoszybowiec został odholowany pod hangar, gdzie został zabezpieczony.

Następnego dnia, tj. 29.07.2013 r., wraz z ekipą techniczną firmy J&AS Aero Design dokonano inspekcji motoszybowca i stwierdzono:

1. Pęknięcie resorów koła głównego;
2. Przetarcie opony koła głównego, które nastąpiło w czasie dobiegu;
3. Uszkodzenie owiewki koła głównego.

Uszkodzenia oszacowano jako drobne, na miejscu wymieniono resory koła głównego, wymianę błotnika, opony oraz przetransportowano motoszybowiec celem naprawy owiewki koła głównego. W wyniku przeprowadzonej inspekcji motoszybowca, nie stwierdzono naruszeń węzłów mocowania silnika, podwozia, dolnej części kadłuba oraz koła tylnego.

Waga pilota wynosiła 118 kg. Lot wykonywany był bez spadochronu i bagażu, ze zmniejszoną ilością paliwa przy starcie. Zużyto 16 litrów paliwa.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Błąd w technice lądowania polegający na zbyt wysokim wyrównaniu i przepadnięciu motoszybowca na etapie wytrzymania z wysokości ok. 2 m na skutek złej oceny wysokości.

Okoliczności sprzyjające:

1. Pora dnia – lądowanie podczas zapadającego zmierzchu;
2. Przyciemnione oszklenie kabiny motoszybowca utrudniające ocenę wysokości przy słabym oświetleniu otoczenia;
3. Lądowanie z masą zbliżoną do maksymalnej przy wysokiej temperaturze otoczenia.

Zalecenia profilaktyczne Komisji:

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale