



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ**
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 792/10

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia, Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Andrzej Pussak
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	mgr inż. Ryszard Rutkowski
Członek Komisji:	mgr inż. Waldemar Targalski
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski

W dniu 21 listopada 2012 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez użytkownika wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego – uszkodzenia śmigłem samolotu JAK-12A końcówki skrzydła szybowca SZD-30 Pirat, które wydarzyło się w dniu 31 lipca 2010 r., na lotnisku Turbia k/Stalowej Woli (EPST). 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 uchylające dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Incydent zaistniał w trakcie kołowania samolotu do pierwszego planowanego lotu w tym dniu. Po wykonaniu naziemnej próby silnika i rozpoczęciu kołowania, w trakcie zakrętu w prawo, doszło do kolizji ze stojącym szybowcem, chwilowo pozostawionym w obszarze niewidocznym z kabiny samolotu. Wcześniej z tego miejsca odholowano na start dwa szybowce (obserwowane przez pilota w trakcie próby silnika) i postawiono na tym miejscu trzeci, wytoczony z hangaru szybowiec SZD-30 Pirat. Prędkość kołowania była niewielka, co pozwoliło na szybkie zatrzymanie samolotu i wyłączenie silnika, tuż po pierwszym kontakcie śmigła z uniesioną prawą końcówką skrzydła szybowca. Uszkodzeniu uległa prawa końcówka skrzydła szybowca wraz z lotką (zniszczona na długości ok. 1,5 m) oraz jedna z łopat śmigła samolotu (pojedyncze wgniecenie krawędzi natarcia na długości ok. 3 cm i głębokość ok. 2 cm).

Przyczyna incydentu lotniczego:

rozpoczęcie kołowania po próbie silnika, pomimo nie upewnienia się pilota co do przeszkód przed samolotem, co doprowadziło do kontaktu śmigła z końcówką skrzydła szybowca.

Okoliczność sprzyjająca zaistnieniu incydentu lotniczego:

niewłaściwa organizacja podczas przygotowań do lotów polegająca na przetoczeniu i pozostawieniu szybowca w bezpośredniej bliskości samolotu, wykonującego naziemną próbę silnika, w strefie ograniczonej widoczności z miejsca pilota.

Działania profilaktyczne podjęte przez użytkownika:

Przeprowadzono posiedzenie komisji BiHL na którym omówiono zdarzenie. Zalecono omówienie przebiegu zdarzenia podczas prowadzonych szkoleń. Osoby organizujące loty oraz pozostały personel latający, w trakcie odpraw przed dniem lotnym, powinny zostać uczulone na potrzebę:

- rozsądnego i przewidującego gospodarowania powierzchnią przed hangarem w trakcie przygotowań do lotów, ze zwracaniem szczególnej uwagi na powstawanie sytuacji groźących kolizją pomiędzy statkami powietrznymi, pojazdami, osobami postronnymi itp.;
- uświadamiania sobie potrzeby ciągłej obserwacji (jeśli to tylko możliwe) otoczenia i zdecydowanego sygnalizowania sytuacji odbiegających od dobrej praktyki;
- zapoznania się z ogólną specyfiką niektórych statków powietrznych eksploatowanych w ASW.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Aeroklub Stalowowski*:

Komisja zaleca ustalenie zasad organizacji ruchu i rozmieszczenia sprzętu na płycie przed hangarem podczas przygotowań do lotu.



Nadzorujący badanie

dr inż. Michał Cichoń *podpis na oryginale*

* - zgodnie z art. 18 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dz. U. UE. L z 2010 r., nr 295 poz. 35) w przeciągu 90 dni od dnia otrzymania niniejszego dokumentu należy przesłać do Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych informacje o działaniach, które podjął lub których podjęcie rozważa, oraz w stosownych przypadkach o czasie potrzebnym na ich zakończenie, a w przypadku gdy działań nie podjęto – o przyczynach ich niepodjęcia.