



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

### Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>1017/16</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<b>POWAŻNY INCYDENT</b>			
Data zdarzenia:	<b>22 maja 2016 r.</b>			
Miejsce zdarzenia:	<b>EPEL</b>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<b>szybowiec SZD-50-3 Puchacz</b>			
Dowódca SP:	<b>pilot szybowcowy</b>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	<b>1</b>
Nadzorujący badanie:	<b>Maciej Lasek</b>			
Podmiot badający:	<b>użytkownik</b>			
Skład zespołu badawczego:	<b>nie wyznaczano</b>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<b>INFORMACJA O ZDARZENIU[RAPORT]</b>			
Zalecenia:	<b>NIE</b>			
Adresat zaleceń:	<b>NIE DOTYCZY</b>			
Data zakończenia badania:	<b>29.06.2016</b>			

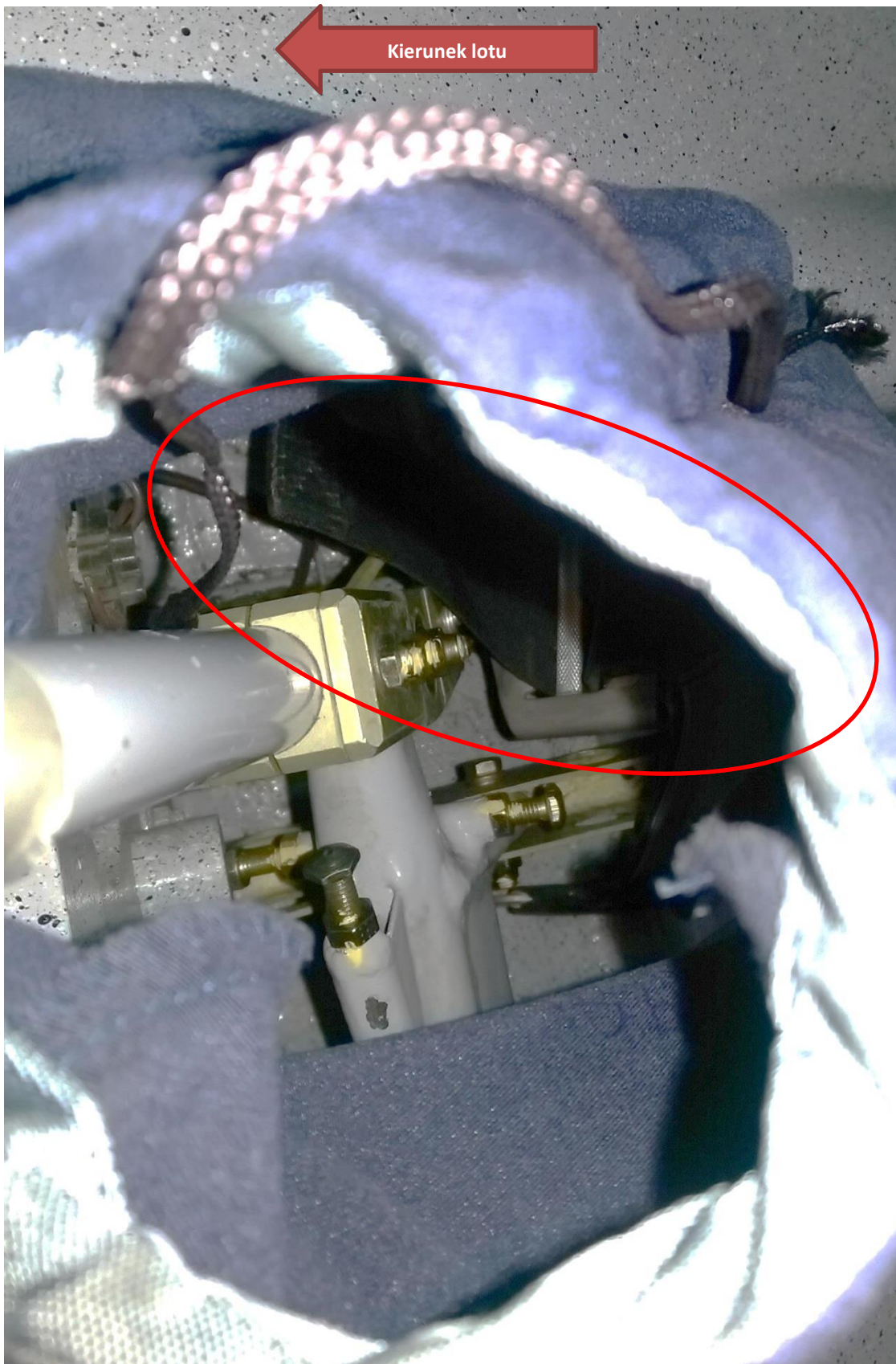
#### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Pilot szybowcowy wystartował za wyciągarką na planowany lot termiczny zgodnie z zadaniem B/8-1. Przegląd przedlotowy został wykonany przez pilota i według jego oświadczenia wykazał pełną sprawność szybowca. Wszystkie fazy startu za wyciągarką przebiegły bez uwag. Po wyczepieniu, w trakcie rozpędzania szybowca, pilot stwierdził duże opory w sterowaniu sterem wysokości i braku możliwości zmniejszenia prędkości poniżej 100 km/h pomimo przestawienia trymera. Na wysokości 380 m pilot wykonał łagodny zakręt w prawo o 180° w kierunku lotniska i wylądował na pasie na kierunku 100 stopni. Po wylądowaniu opory na sterze wysokości ustąpiły. Lądowanie odbyło się bez uszkodzenia sprzętu. Szybowiec przetransportowano do hangaru i dokonano stosownego wpisu w PDT.

Przeгляд szybowca po zdarzeniu wykazał iż przyczyną ograniczenia wychylenia steru wysokości było częściowe zablokowanie wychyleń drążka sterowego przez klamrę 5. pasa bezpieczeństwa (pas kroczyowy – używany podczas akrobacji) w tylnej kabynie. Pas ten, w przypadku nie używania, powinien być zabezpieczony poprzez zaczepienie jego klamry o zaczep na misce siedzenia (zaznaczone na poniższym zdjęciu).



Fot. 1 Siedzenie w drugiej kabynie (tylnej) szybowca. Widoczne zawinięcie 5. pasa przez ściankę półwrgi kadłuba do komory drążka sterowego oraz zaczep do mocowania klamry 5. pasa.



Fot. 2 Widoczna kłamra 5. pasa przy konsoli drążka sterowego



Fot. 3 Położenie 5. pasa po zdjęciu miski siedzenia

**Przyczyny zdarzenia lotniczego:**

Przyczyną częściowego zablokowania wychyleń drążka sterowego przez kłamrę 5. pasa bezpieczeństwa w tylnej kabinie było niestaranne wykonanie przeglądu przedlotowego, co doprowadziło do niezauważenia braku zabezpieczenia 5. pasa przed lotem i jego niewłaściwego położenia (w miejscu zabudowy drążka sterowego).

**Zastosowane środki profilaktyczne:**

Nie formułowano.

**Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

---

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Maciej Lasek	podpis na oryginale