



MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 528/11

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

| | |
|--|---------------------|
| Z-ca Przewodniczącego Komisji, przew. posiedzenia..... | PUSSAK Andrzej |
| Członek Komisji..... | CICHON Michał |
| Członek Komisji..... | FRĄTCZAK Dariusz |
| Członek Komisji..... | LIPIEC Piotr |
| Członek Komisji..... | MAKOWSKI Tomasz |
| Członek Komisji..... | ŻURKOWSKI Stanisław |

W dniu 25 stycznia 2012 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez Aeroklub Bielsko-Bialski wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego szybowca szkolnego SZD-9bis Bocian 1E znaki rozp. SP-2820, które wydarzyło się w dniu 29 maja 2011 r. w rejonie lotniska Bielsko-Aleksandrowice [EPBA].

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas lotu holowanego załoga stwierdziła brak możliwości wyczepienia szybowca normalnym sposobem z obu kabin, a wyczepienia dokonał uczeń-pilot, pociągając stopą za zwisający pod tablicą przyrządów podwójny krążek prowadzący linki wyczeputu.

Działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i uznała, iż:

Przyczyną incydentu lotniczego było pęknięcie (rozwarstwienie) doklejonego do wręgi nr 1 klocka mocującego podwójną rolkę prowadzącą cięgna wyczeputu, co spowodowało zmianę kinematyki układu wyczeputu uniemożliwiającą jego prawidłowe działanie.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia była nieprawidłowo uprzednio wykonana naprawa tego elementu w taki sposób, że śruby mocujące rolkę nie przechodziły przez klocek i wręgę, lecz tylko przez klocek doklejony do wręgi, co spowodowało jego przeciążenie i rozwarstwienie, której to naprawy miejsca i czasu dokonania nie udało się ustalić.

Komisja akceptuje działania profilaktyczne podjęte przez użytkownika szybowca:

- 1. Zawieszenie użytkowania wszystkich szybowców tego samego typu w Aeroklubie Bielsko-Bialskim do czasu dokonania sprawdzenia rolek prowadzących wyczeputu;**

2. Powiadomienie PKBWL o zdarzeniu;
3. Powiadomienie posiadacza Certyfikatu Typu szybowca o zdarzeniu;
4. Omówienie zdarzenia z pilotami i uczniami-pilotami oraz przypomnienie o dokonywaniu przeglądów przed lotem i po locie.

Komisja akceptuje propozycję zmian systemowych o treści: *„Podawanie przed startem przez instruktora nadzorującego loty szkolne samodzielne uczniów-pilotów, pilotowi holującemu informacji o małym doświadczeniu uczniów-pilotów, np. >pierwszy lot samodzielny<, >pierwszy lot laszujący<, >pierwszy lot na termikę< itp.”* – do stosowania w Aeroklubie Bielsko-Bialskim oraz powiadomienie o niej innych aeroklubów metodą używaną w Aeroklubie Polskim.

Podpisy komisji

| | | |
|-------------------------------|---------------------|----------------------------|
| Z-ca Przewodniczącego Komisji | PUSSAK Andrzej | <i>podpis na oryginale</i> |
| Członek Komisji | CICHON Michał | <i>podpis na oryginale</i> |
| Członek Komisji | FRĄTCZAK Dariusz | <i>podpis na oryginale</i> |
| Członek Komisji | LIPIEC Piotr | <i>podpis na oryginale</i> |
| Członek Komisji | MAKOWSKI Tomasz | <i>podpis na oryginale</i> |
| Członek Komisji | ŻURKOWSKI Stanisław | <i>podpis na oryginale</i> |