



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

Dot. zdarzenia nr: 958/12

## UCHWAŁA

**Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:**

Przewodniczący posiedzenia,

Przewodniczący Komisji:

dr inż. pil. dośw. Maciej LASEK

Członkowie Komisji:

dr inż. Dariusz FRĄTCZAK

inż. Tomasz MAKOWSKI

Robert OCHWAT

mgr inż. inst. pil. Ryszard RUTKOWSKI

mgr inż. pil. Waldemar TARGALSKI

W dniu 28 Listopada 2012 r. podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała, przedstawiony przez użytkownika raport końcowy z badania incydentu lotniczego szybowca SZD-9bis 1E Bocian, który wydarzył się w dniu 8 sierpnia 2012 r., w ATZ lotniska Gliwice – EPGL. Działając na podstawie **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 i uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dz.U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35)**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła treść przedstawionego raportu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

### **Przebieg i okoliczności zdarzenia**

Podczas lotu w zespole w rejonie pozycji z wiatrem, na wysokości 400 m wg QFE lotniska startu, na skutek turbulencji nastąpiło nagłe otwarcie osłony pierwszej kabiny szybowca i jej rozbitcie. W chwilę po tym, została zerwana osłona drugiej kabiny. W tych okolicznościach uczeń-pilot na skutek stresu doprowadził do nienormalnego położenia szybowca względem samolotu holującego. Instruktor oraz pilot samolotu holującego, oceniając sytuację jako niebezpieczną, równocześnie wyczepili linę. Samolot i szybowiec wylądowały bezpiecznie na lotnisku. Nikt nie odniósł obrażeń. Osłona drugiej kabiny szybowca spadła na pola obok lotniska i nie została odnaleziona.

### **Przyczyna incydentu lotniczego:**

Prawdopodobną przyczyną incydentu lotniczego było niezamierzone i nieświadome otwarcie zamka pierwszej kabiny szybowca przez ucznia-pilota w chwili wlotu zespołu w strefę silnej turbulencji. Nie można wykluczyć nieprawidłowego zamknięcia zamków pierwszej i drugiej kabiny.

### **Okoliczności sprzyjające zaistnieniu incydentu lotniczego:**

Eksploatacyjne zużycie zamków i prowadnic osłon pierwszej i drugiej kabiny szybowca na skutek długoletniego użytkowania.

### **Zalecenia profilaktyczne.**

Działania podjęte przez użytkownika: przegląd zamków osłon kabin użytkowanych szybowców oraz dodatkowe przeszkolenie uczniów-pilotów na okoliczność zachowania się podczas lotu w warunkach turbulencji. Uczniom-pilotom oraz instruktorom przypomniano o konieczności szczegółowej kontroli zamknięcia zamków przed startem.

### **Nadzorujący badanie**

mgr inż. Ryszard Rutkowski *podpis na oryginale*