



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

Dot. zdarzenia nr: 834/11

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia:	dr inż. Maciej Lasek
Członek Komisji:	dr inż. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych
Członek Komisji:	mgr inż. Edward Łojek
Członek Komisji:	lic. Robert Ochwat
Członek Komisji:	mgr inż. Waldemar Targalski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 3 stycznia 2013 r. okoliczności zdarzenia lotniczego z udziałem szybowca SZD-50-3A Puchacz, które wydarzyło się w dniu 14 lipca 2011 r., 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 uznała informacje przekazane przez użytkownika za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 14 lipca 2011 roku wykonywano loty szkolne za wyciągarką według zadania AI/4 (sytuacje niebezpieczne w lotach za wyciągarką). Start wyłożono na kierunku 09 z bocznym wiatrem z kierunku 130-160 stopni i prędkością wiatru około 2-3m/s. Wykonano 7 lotów: w tym 3 z przerwaniem ciągu na 100-120 metrach, 1 z przerwaniem ciągu na 50-60 metrach (z lądowaniem na wprost), 3 loty z symulacją niewyczepienia liny. Podczas ósmego lotu ustalono przerwanie ciągu na wysokości 50-60 metrów. W trakcie wykonywania startu nastąpiła zmiana kierunku wiatru na około 220-250 stopni i chwilowy wzrost prędkości do około 5m/s. W związku z powyższym uzyskanie wysokości około 50 metrów nastąpiło ze znacznym opóźnieniem to znaczy w około 3/4 długości lotniska. Po przerwaniu ciągu, zgodnie z ustaleniami nastąpiło wyczepienie i chwila na decyzję ucznia pilota co do dalszego postępowania. Decyzja ucznia do lądowania na wprost była nie do przyjęcia przez instruktora (na wprost szybowca znajduje się wysoki las), który przejął sterowanie i rozpoczął wykonywanie zakrętu w prawo, aby lądowanie wykonać w granicach lotniska. Wykonanie zakrętu o 180 stopni z tej wysokości było niemożliwe i gdy szybowiec osiągnął kierunek około 200 stopni, a wysokość około 5-10 metrów, wyprowadzono z zakrętu i wykonano lądowanie. Ze względu na porywy wiatru nastąpiła utrata prędkości i lądowanie z przepadnięciem na nieużytkowej części lotniska porośniętej wysoką trawą. Instruktor dokonał wstępnych oględzin szybowca - szczególnie podwozia głównego oraz tylnej części kadłuba w okolicy płozy i nie stwierdził żadnych uszkodzeń. Szybowiec wyciągnięto z wysokiej trawy i przekazano działowi technicznemu w celu poddania przeglądowi po twardym lądowaniu. W wyniku przeglądu stwierdzono pęknięcia w dolnej części kadłuba za kółkiem podwozia głównego. Instruktor i uczeń pilot bez obrażeń.

Przyczyna incydentu lotniczego:

- 1) Start w warunkach tylnego wiatru, co uniemożliwiło wykonanie zaplanowanego ćwiczenia – imitacji przerwania ciągu na wysokości 40-60 m i lądowania na wprost;
- 2) Niepodjęcie przez instruktora decyzji o zmianie zadania – kontynuacji ciągu do uzyskania wysokości gwarantującej bezpieczne wykonanie manewru do lądowania z zakrętu o 180°.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu incydentu były:

- 1) zmiana kierunku i prędkości wiatru przed startem;
- 2) trzyletnia przerwa w lotach instruktora.

Podjęte przez użytkownika działania profilaktyczne:

- 1) Szkolenie wszystkich instruktorów szybowcowych w zakresie:
 - organizacji lotów, ze szczególnym uwzględnieniem analizy warunków atmosferycznych;
 - postępowania w sytuacjach awaryjnych, ze szczególnym uwzględnieniem eliminowania zagrożeń występujących już w początkowych fazach lotu.
- 2) Wprowadzenie do corocznego (przed sezonem) praktycznego szkolenia instruktorów szybowcowych, elementu wyczepiania się w przypadku „słabego” ciągu wyciągarki.
- 3) Dział szkolenia Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego rozważy celowość wprowadzenia zmian w Programie Szkolenia Szybowcowego, dotyczących uzupełnienia szkolenia w sytuacjach awaryjnych w lotach za wyciągarką o element samodzielnej wyczepiania się w przypadku „słabego” ciągu wyciągarki.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Nadzorujący badanie

dr inż. Maciej Lasek:

podpis na oryginale