



Dot. INCYDENTU LOTNICZEGO nr: 1152/14

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 20 sierpnia 2014 r., przedstawionych przez zgłaszającego informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego szybowca PIK-20D, które wydarzyło się 22 lipca 2014 r. na lotnisku EPWC, 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 uchylającego dyrektywę 94/56/WE¹**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała informacje zawarte w zgłoszeniu za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Informacje / raport o zdarzeniu

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Warunki lotów: start rozłożony na kierunku 05, wiatr z kierunku 05 ok. 4 m/s, starty za wyciągarką. Pierwszy start wykonano o godz. 15.39 (LMT). Loty odbywały się na szybowcu typu KR-03a "Puchatek", średnie wysokości osiągnęte ok. 220-250 m. O godz. 17.15 odbył się start szybowca typu PIK-20D. Start odbył się bez zakłóceń. Po osiągnięciu wysokości ok. 260 m, po zmniejszeniu ciągu przez wyciągarkowego, pilot zabezpieczył prędkość przez "oddanie" drążka, oraz pociągnął 3-krotnie za wyczep. Ze względu na doświadczenie pilota (instruktor szybowcowy z 5-letnim doświadczeniem) oraz bieżący trening, pilot akustycznie (brak odgłosu "odchodzącej" liny wyciągarkowej) stwierdził prawdopodobieństwo nie wyczepienia liny. Natychmiast rozpoczął wykonywanie pierwszego zakrętu w prawo jednocześnie pytając przez radio: czy lina "odeszła"? W tym momencie w końcowej fazie zakrętu zauważył kręcącą się tarczę sygnalizacyjną i dodatkowo komunikat głosowy w radio: PIK - masz niewyczepioną linę. Pilot przez radio nadal komunikat: "tnijcie linę" i rozpoczął procedurę awaryjnego schodzenia "na hamulcach" z jednoczesnym układaniem liny w obrębie lotniska z pomijaniem przeszkód terenowych. Równoległe z procedurą awaryjnego lądowania kilkakrotnie próbował (używając bardzo dużej siły) wyczepić linę. Po wykonaniu łagodnego zakrętu w prawo (pod wiatr) pilot lądował na kierunku 07. Przyziemienie nastąpiło z prędkością ok. 80 km/h, dobieg trwał krótko ze względu na używanie hamulca na koło podwozia głównego. Po zatrzymaniu pilot wyszedł z kabiny i stwierdził, że nadal lina jest niewyczepiona. Po jednokrotnym pociągnięciu za wyczep, lina spadła na trawę pod "własnym ciężarem". Wykonana została próba funkcjonowania zaczepu. Nie stwierdzono żadnych usterek. Wszystkie elementy układu podczepiania i wyczepiania liny funkcjonowały prawidłowo.

¹ Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35 z zm.

Podczas oględzin końcówki liny wyciągarkowej (małego i dużego ogniwa) stwierdzono owalizację pręta małego ogniwa zakończenia liny wyciągarkowej (fot.1 i fot.2). Owalizacja pręta małego ogniwa wyniosła 27%, co przy nominalnej średnicy 7mm powodowało odkształcenie 1,9 mm czyli 8,9 mm w najszerszym i 5,6 mm w najwęższym miejscu. Gniazdo zaczepu typu TOST ma szczelinę 8mm. Różnica wymiarów spowodowała zakleszczenie ogniwa w szczelinie zaczepu i niewyczepienie liny pomimo prawidłowego działania zaczepu zarówno w zakresie automatycznego jak i ręcznego otwarcia.



fot.1 Widok zakleszczonego ogniwa w zaczepie.

fot.2 Deformacja ogniwa zakończenia liny wyciągarkowej.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Przyczyną niewyczepienia liny była deformacja małego kółka liny wyciągarkowej na skutek jego nadmiernego zużycia eksploatacyjnego.

Podjęte przez organizatora lotów działania profilaktyczne:

Przypomniano wszystkim pilotom, że oprócz podstawowego obowiązku sprawdzenia stanu technicznego zakończenia liny wyciągarkowej przez operatora wyciągarki przed lotami w danym dniu, wszyscy użytkownicy muszą zwracać uwagę na jego stan każdorazowo przy podczepianiu szybowca.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Komentarz Komisji:

Z uwagi na znaczne obciążenia eksploatacyjne ogniwa zakończenia liny wyciągarkowej Komisja zaleca jego kontrolę przed każdym dniem lotnym i w razie stwierdzenia deformacji, wymianę.

Komisja zwraca uwagę, że deformacja małego ogniwa zakończenia liny wyciągarkowej doprowadziła do jego zakleszczenia w zaczepie typu TOST, nie powodując takich zdarzeń w zaczepach typu SZD. Brak zdarzeń zakleszczenia ogniwa zakończenia liny wyciągarkowej w zaczepach typu SZD może prowadzić do dopuszczenia do nadmiernego zużycia eksploatacyjnego ogniwa i w konsekwencji jego zakleszczenie podczas startu szybowca wyposażonego w zaczep typu TOST.

„Komisja przypomina, że zgodnie z pkt. 2.6 Instrukcji użytkownika zaczepów TOST G88 do podłączenia liny wyciągarkowej należy stosować parę pierścieni TOST LN 65091”.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale