



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

Dot. zdarzenia nr: 806/11

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia,	
Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Jacek Jaworski
Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Andrzej Pussak
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	dr inż. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	mgr inż. Piotr Lipiec
Członek Komisji:	mgr inż. Edward Łojek
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	lic. Robert Ochwat
Członek Komisji:	mgr inż. Waldemar Targalski

W dniu 16 stycznia 2013 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez użytkownika wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego z udziałem szybowca SZD-30 Pirat, które wydarzyło się w dniu 8 lipca 2011 r., na lotnisku Lisie Kąty (EPGI). 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 przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas startu szybowca za samolotem do samodzielnego lotu na ZAD B/VIII ĆW 1 „Treningowe loty termiczne i żaglowe”, w fazie wznoszenia zespołu na kierunku 140° na przeszkodę terenową w postaci zalesionego wzniesienia terenu, w szybowcu zostały wysane hamulce aerodynamiczne (prawdopodobnie niezablokowane przed startem). Na polecenia przed radio kierującego lotami „*Pirat zamknij hamulce*” nie było żadnej reakcji pilota. Po kolejnych komendach przez radio o zamknięciu hamulców i braku reakcji, pilot holujący podjął decyzję o kontynuowaniu holowania szybowca do bezpiecznej wysokości, gdyż wyczepienie mogłoby skutkować uszkodzeniem szybowca na lesie. Pilot holujący utrzymując kompromis pomiędzy prędkością a wznoszeniem zdołał ominąć

przeszkody terenowe. Po minięciu lasu pilot szybowca schował hamulce i zgłosił ten fakt przez radio. Po upewnieniu się przez pilota holującego, że wszystko jest już dobrze, kontynuował on holowanie szybowca do wysokości 500 m.

Po locie pilot szybowca wyjaśnił, iż gałka otwierających się hamulców aerodynamicznych uderzyła go w dłoń, którą trzymał podczas startu na trymerze, a której palce uwięzione zostały między burtą szybowca a popychaczami od trymera i hamulców aerodynamicznych powodując ból, uniemożliwiający prowadzenie korespondencji i zamknięcie hamulców. Dopiero po uzyskaniu wysokości nad przeszkodami pilot szybowca zdołał prawą ręką uwolnić dłoń i zamknąć hamulce. Zdarzenie zaistniało o godzinie 12:21 czasu lokalnego (LMT).

Przyczyna incydentu lotniczego:

Nieprawidłowo wykonana czynność przedstartowa przez pilota, polegająca na niezablokowaniu hamulców aerodynamicznych przed startem zespołu samolot-szybowiec.

Działania profilaktyczne podjęte przez użytkownika:

W dniu 20.08.2011 r. pouczono instruktorów szybowcowych Ośrodka Szkolenia Lotniczego Aeroklubu Nadwiślańskiego o konieczności wymagania od wszystkich uczniów-pilotów i pilotów szybowcowych dokładnego wykonywania czynności przedstartowych, a w szczególności sprawdzenia poprawności zamknięcia i zablokowania kabinki, hamulców aerodynamicznych, ustawienia trymera i potwierdzenia ich wykonania przez radio komendą „*kabinka, trymer, hamulce - gotów do startu*”.

Zaproponowano, aby na corocznych Konferencjach Lotno-Technicznych przeprowadzanych w Aeroklubach i Ośrodkach Szkolenia Lotniczego zwracać uwagę na prawidłowe wykonanie procedur przedstartowych na użytkowanych statkach powietrznych.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Nadzorujący badanie

dr inż. Michał Cichoń *podpis na oryginale*