



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

Dot. zdarzenia nr: 826/11

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia, Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Andrzej Pussak
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	mgr inż. Piotr Lipiec
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	mgr inż. Ryszard Rutkowski
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski

W dniu 21 listopada 2012 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez użytkownika wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego z udziałem samolotu MS 894A Morane oraz szybowca SZD-30 Pirat, które wydarzyło się w dniu 13 lipca 2011 r., w strefie ATZ lotniska Krosno (EPKR). 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 podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Uczeń-pilot wystartował na szybowcu SZD-30 Pirat na holu za samolotem MS 894A Morane z zamiarem wykonania treningowego lotu termicznego w rejonie lotniska (wg ZAD A/VI ĆW 5 Programu Szkolenia Szybowcowego AP). Lot do wysokości ok. 500 m AGL przebiegał poprawnie. Podczas przelatywania zespołu samolot–szybowiec przez komin termiczny, szybowiec nie zdołał utrzymać się za samolotem i znalazł się powyżej niego. Spowodowało to wprowadzenie samolotu holującego do stromego nurkowania. Zespół zaczął się zniżać. Nastąpiła próba wyczepienia liny holowniczej ze strony pilota holującego, jednak bez skutku. Na wysokości ok. 350 m zerwał się bezpiecznik liny holowniczej przy szybowcu. Pilot samolotu holującego wyrównał lot i bez problemu wylądował na lotnisku. W momencie zerwania się bezpiecznika liny szybowiec znajdował się na krytycznych kątach natarcia, a następnie wpadł w korkociąg. Po wykonaniu ćwiartki obrotu, uczeń-pilot na wysokości ok. 340 m wyprowadził szybowiec do lotu horyzontalnego (relacja pilota szybowca). Po wejściu w krąg do trzeciego zakrętu wylądował na lotnisku przy znakach.

Po zdarzeniu dokonano wielokrotnych prób działania zaczepów zarówno w szybowcu jak i samolocie pod obciążeniem liny holowniczej. Każda z nich wykazała stuprocentową sprawność obu zaczepów. Stwierdzono uszkodzenie owiewki kabiny samolotu holującego (prawdopodobnie pilot uderzył głową w jej oszklenie).

Przyczyny poważnego incydentu lotniczego:

- 1. nieutrzymanie pozycji szybowca za samolotem przez ucznia-pilota po wejściu zespołu w podmuch termiczny co spowodowało wprowadzenie samolotu holującego do stromego nurkowania;**
- 2. niewyczepienie liny holowniczej przez ucznia-pilota po utracie kontaktu wzrokowego z samolotem oraz doprowadzenie do przeciągnięcia i wpadnięcia szybowca w korkociąg po zerwaniu się bezpiecznika liny holowniczej przy szybowcu.**

Działania profilaktyczne podjęte przez użytkownika:

Poważny incydent omówiono z całym personelem latającym Aeroklubu Podkarpackiego. Wprowadzono dodatkowo oprócz sygnału wizualnego do wyczepienia (przechyły samolotu ze skrzydła na skrzydło w locie poziomym) obowiązkowo komendę słowną podawaną drogą radiową przez pilota holującego, np. „*Pirat SP-XXXX wyczep się*”.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Komentarz Komisji:

Brak wystarczającej współpracy kierownictwa Aeroklubu Podkarpackiego z PKBWL w celu uzupełnienia treści raportu o informacje niezbędne do pełnej oceny zaistniałego zdarzenia.

Nadzorujący badanie

dr inż. Michał Cichoń *podpis na oryginale*