



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

Dot. zdarzenia nr: 1562/11

## UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Z-ca Przewodniczącego Komisji, przew. posiedzenia.....	LASEK Maciej
Członek Komisji.....	CICHON Michał
Członek Komisji.....	FRĄTCZAK Dariusz
Członek Komisji.....	FYDRYCH Bogdan
Członek Komisji.....	KĘDZIERSKI Jerzy
Członek Komisji.....	MAKOWSKI Tomasz
Członek Komisji.....	TARGALSKI Waldemar
Członek Komisji.....	ŻURKOWSKI Stanisław

W dniu 01 lutego 2012 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez Aeroklub Jeleniogórski wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego szybowca zawodniczego SZD-48-2 Jantar Standard 2 znaki rozpoznawcze SP-3224, które wydarzyło się w dniu 14 grudnia 2011 r. podczas lotu falowego w okolicach Jeleniej Góry.

### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas treningowego lotu falowego (zad. BVI ćw.5) po prostej na wysokości ok.3640 m AMSL przy prędkości 90 km/h nastąpiło otwarcie osłony kabiny. Pilot otworzył hamulce aerodynamiczne i bezpiecznie wylądował na lotnisku. Stwierdzono uszkodzenie ramy otwieranej części osłony i zniszczenie jej oszklenia, zamek osłony działał prawidłowo.

**Działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i uznała, iż:**

**Przyczyny incydentu nie udało się jednoznacznie ustalić. Prawdopodobne przyczyny incydentu, zaistniałe równocześnie lub niezależnie, mogły być następujące:**

- 1. Nieumyślne i nieświadome przestawienie uchwytu otwarcia osłony podczas lotu przez pilota.**
- 2. Odkształcenie ramy osłony wskutek niskiej temperatury oraz wystąpienie luzu szczelinowego między osłoną a kadłubem wskutek ubytków w uszczelnieniu, mogące spowodować boczne przesunięcie jednego z uchwytów i jego wypadnięcie z zamka.**

Okoliczności sprzyjające zdarzeniu:

- 1) Niska temperatura otoczenia, wpływająca na odkształcenie ramy osłony,
- 2) Ubytki w uszczelnieniu osłony, prowadzące do powstawania luzu szczelinowego między ramą osłony a kadłubem,
- 3) Obecność bagażu za głową pilota, mogąca wpływać na jego nieprawidłową pozycję w kabinie,
- 4) Gruby zimowy ubiór pilota, mogący krępować ruchy i doprowadzić do nieświadomego zaczepienia o uchwyt otwierania osłony,
- 5) Małe doświadczenie pilota w lotach falowych i na danym typie szybowca.

**Komisja akceptuje działania profilaktyczne podjęte przez użytkownika szybowca:**

- a) omówienie zdarzenia z pilotem w nim uczestniczącym oraz personelem lotniczym,
- b) dodatkowe przeszkolenie doskonalące personelu lotniczego w zakresie prawidłowych pozycji pilota w kabinie oraz praktycznych wskazówek dot. eksploatacji szybowców z różnymi systemami zamykania osłony kabiny,
- c) uszczelnienie osłon kabin wszystkich szybowców z identycznym systemem zamykania osłony, jak szybowiec, na którym doszło do zdarzenia, dla likwidacji luzu szczelinowego między ramą osłony a kadłubem.

Podpisy komisji

Z-ca Przewodniczącego Komisji	LASEK Maciej	<i>podpis na oryginale</i>
Członek Komisji	CICHON Michał	<i>podpis na oryginale</i>
Członek Komisji	FRĄTCZAK Dariusz	<i>podpis na oryginale</i>
Członek Komisji	FYDRYCH Bogdan	<i>podpis na oryginale</i>
Członek Komisji	KĘDZIERSKI Jerzy	<i>podpis na oryginale</i>
Członek Komisji	MAKOWSKI Tomasz	<i>podpis na oryginale</i>
Członek Komisji	TARGALSKI Waldemar	<i>podpis na oryginale</i>
Członek Komisji	ŻURKOWSKI Stanisław	<i>podpis na oryginale</i>