



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

Dot. zdarzenia nr: 940/13

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

| | |
|-----------------------------|----------------------------|
| Przewodniczący posiedzenia: | dr inż. Maciej Lasek |
| Członek Komisji: | dr inż. Michał Cichoń |
| Członek Komisji: | dr inż. Dariusz Frątczak |
| 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. Ryszard Rutkowski |

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 10 lipca 2013 r. okoliczności zdarzenia lotniczego z udziałem szybowca SZD-48-3 Jantar Std 3, które wydarzyło się w dniu 29 czerwca 2013 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:

Pilot szybowcowy zaplanował wykonanie nadlotniskowego lotu termicznego ze startem za holem. Samolotem holującym była Socata Raylle. Po starcie i wykonaniu dwóch zakrętów o 90° w prawo, hol odbywał się po prostej z wiatrem aż do rejonu 3 zakrętu, gdzie zespół znalazł się na wysokości 600 m, nie napotykając żadnych noszeń. Pilot szybowca podjął decyzję o wyczepieniu się i trzykrotnie pociągnął za gałkę wyczepu. Będąc przekonany, że szybowiec się wyczepił zgłosił ten fakt przez radio pilotowi holującemu i rozpoczął standardowy manewr odejścia w lewą stronę z delikatną redukcją prędkości ze 115 do 100km/h. W tym momencie poczuł bardzo silne szarpnięcie w prawą stronę ku dołowi tracąc całkowicie kontrolę nad szybowcem. W momencie szarpnięcia pękła osłona kabiny, a niektóre jej kawałki całkowicie odpadły przelatując tuż obok głowy pilota. Szarpnięcie zdeformowało ramę i wybiło oba bolce zamków z otworów w kadłubie. Rama wraz z resztkami pleksi, które intensywnie trzepotały, wystawała z prawej strony poza obrys kadłuba. Żeby przeciwdziałać podnoszeniu kabinki, pilot zmuszony był trzymać ją lewą ręką, aż do momentu wylądowania, co uniemożliwiało mu korzystanie z dźwigni hamulców aerodynamicznych. Po krótkiej chwili od szarpnięcia nastąpiło zerwanie liny holowniczej. Pilot miał trudności z pilotowaniem szybowca, gdyż uszkodzona owiewka generowała zaburzenia opływu - dało się jedynie utrzymywać stabilne krążenie w prawą stronę, a kilkukrotna próba przejścia do lotu po prostej, co było niezbędne do przybliżenia się do lotniska, doprowadzała do zrywania strug, znacznego zwiększenia opadania oraz pojawiania się objawów sygnalizujących przeciągnięcie. Ponieważ wiatr odnosił szybowiec

od lotniska i zmniejszała się wysokość, pilot podjął decyzję o lądowaniu w terenie przygodnym. Pilot miał trudności z utrzymaniem prostej do lądowania, dlatego całe podejście wykonywał w postaci płytkiego, prawego zakrętu. Gdy znalazł się nad polem, wyrównał skrzydła do poziomu i wylądował z lekkim przepadnięciem. Dobieg zakończył się po ok. 10 m. Po zetknięciu z ziemią od ramy całkowicie odpadły resztki pleksi i znalazły się między prawym skrzydłem a ogonem. Podczas lądowania pilot nie odniósł żadnych obrażeń. W wyniku gwałtownego wyhamowania prędkości, nastąpiło uszkodzenie pokrycia skrzydła w tylnej jego części przy żebrze przykadłubowym. Po oględzinach nie stwierdzono uszkodzeń lub nieprawidłowego działania układu sterowania szybowcem.

Przyczyna zdarzenia:

Nie upewnienie się pilota szybowca o odejściu liny holowniczej po wyczepieniu.

Okolicznością sprzyjającą było wykonanie manewru odejścia po wyczepieniu przez pilota samolotu holującego bez upewnienia się o odczepieniu liny holowniczej od szybowca.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Nadzorujący badanie

dr inż. Maciej Lasek: *podpis na oryginale*