



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

Dot. zdarzenia nr: 1031/13

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia, Przewodniczący Komisji:	dr inż. Maciej Lasek
Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Andrzej Pussak
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	dr inż. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski

W dniu 17 października 2013 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez Aeroklub Warszawski wyniki badania zdarzenia lotniczego z udziałem szybowca SZD-9bis Bocian 1E, które wydarzyło się w dniu 10 lipca 2013 r., na lotnisku Warszawa–Babice (EPBC). 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:

Pilot instruktor szybowcowy wykonywał z uczniami loty szkolne za wyciągarką na szybowcu Bocian. Start do 12 lotu w tym dniu nastąpił o godz. 13:15 LMT. Po osiągnięciu wysokości około 300 m i zaprzestaniu ciągu, uczeń-pilot przeszedł do lotu ślizgowego i pociągnął za uchwyt wyczezu. Słychać było charakterystyczny „trzask” wyczezu. Uczeń-pilot, wykonując zakręt, odwrócił głowę i zgłosił „tarcza leży”. Podczas lotu po prostej instruktor usłyszał nietypowy odgłos liny wyciągarkowej i natychmiast pociągnął za wyczezu, po czym słychać było odgłos wyczezu (po raz drugi w tym locie). Operator wyciągarki zdążył już odciąć linę. Instruktor przejął sterowanie, wykonał manewr układania liny i wylądował na kierunku z wiatrem. Przerwano wykonywanie lotów szybowcowych w celu sprawdzenia układu wyczepiania szybowca i naprawy liny wyciągarkowej. Przed startem linę wyciągarkową podczepiono do dolnego zaczepu szybowca, a przedni zaczep został zaciągnięty. Zdaniem instruktora pierwszy odgłos wyczezu pochodził z przedniego zaczepu (za słabe potrójne pociągnięcia), a zgłoszenie przez ucznia-pilota „tarcza leży” prawdopodobnie wynikało ze zbyt krótkiego spojrzenia na powoli obracającą się tarczę, co mogło sprawiać wrażenie bezruchu, lub tarczowy mógł jeszcze nie rozpocząć obracania tarczą.

W dniu 16.07.2013 r. na tym samym szybowcu zaistniało podobne zdarzenie o nr ew. PKBWL 1068/13. Dopiero po tym zdarzeniu, w związku z dwukrotnym niewyczepieniem liny wyciągarkowej z dolnego zaczepu, w dniu 17.07.2013 r. przeprowadzono inspekcję mechanizmów wyzwalających zaczepy. W wyniku inspekcji stwierdzono większy luz na lince dolnego zaczepu. Wykonano regulację linek wyzwalających zaczepy w tym szybowcu. Sprawdzone mechanizmy wyzwalań na innych szybowcach z podwójnymi zaczepami.

Przyczyny incydentu lotniczego:

Zbyt słabe pociągnięcie za wyczep i nieupewnienie się załogi szybowca o wyczepieniu liny wyciągarkowej.

Okoliczność sprzyjająca zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

Niewłaściwa regulacja długości linek wyzwalających zaczepy.

Działania podjęte przez użytkownika:

- Omówiono z grupą szkolonych przebieg zaistniałego zdarzenia;
- Z uwagi na cięcie liny przy starcie szybowca wstrzymano szybowiec w eksploatacji;
- Sprawdzone zaczepy zabudowane na szybowcu.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Nadzorujący badanie

dr inż. Michał Cichoń *podpis na oryginale*