



## Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

WYPADEK 2022/5129

UCHWAŁA

z dnia 6 stycznia 2023 r.

<b>Rodzaj, typ statku powietrznego:</b>	Szybowiec, SZD-51-1 „Junior”
<b>Znaki rozpoznawcze SP:</b>	SP-3472
<b>Data zdarzenia:</b>	2 września 2022 r.
<b>Miejsce zdarzenia:</b>	EPBK (Białystok / Krywlany)

Po rozpatrzeniu raportu końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego przedstawionego przez użytkownika, **działając na podstawie art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz § 18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

### 1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

W dniu 2 września 2022 r. pilot przygotował szybowiec do lotów i o godz. 13.30 rozpoczął start za wyciągarką. W trakcie rozbiegu szybowiec niespodziewanie „wyrwał” na zbyt małej prędkości. Pilot zareagował zdecydowanym oddaniem drążka sterowego, szybowiec uderzył kołem głównym o ziemię i odbił się od niej. Aby przeciwdziałać kangurowi pilot ponownie oddał drążek, na skutek czego zderzył się z ziemią przodem kadłuba, a następnie uderzył w nią ogonem. Odpadła osłona kabiny a kadłub i ogon szybowca uległy licznym spękanom.

Pilot opanował lot, zabezpieczył prawidłowo prędkość i z wysokości 6÷8 m wylądował, odchylając tor lotu o ok. 20° od osi startu. Podczas opuszczania kabiny skaleczył się w palec. Szybowiec został poważnie uszkodzony.

### 2. Przyczyna zdarzenia:

**Błąd w technice pilotażu polegający na nieumiejętnym utrzymaniu równowagi podłużnej szybowca i niewłaściwym poprawianiu kangura w początkowej fazie startu za wyciągarką.**

### **3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:**

- 1) Możliwe niewłaściwe ustawienie trymera do startu w położenie „ciężki na ogon” lub samoczynne przestawienie się trymera w to położenie podczas rozbiegu szybowca;
- 2) Niewielkie doświadczenie lotnicze pilota.

### **4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zrealizowane oraz zaplanowane przez użytkownika statku powietrznego:**

- 1) Zdarzenie omówiono w środowisku instruktorów aeroklubu;
- 2) Zdarzenie omówiono z pilotami podczas kolejnej odprawy przed lotami. Powtórzono pilotom wytyczne postępowania w sytuacjach szczególnych, w tym podczas startu za wyciągarką;
- 3) Zdarzenie zostanie powtórnie szczegółowo omówione podczas konferencji bezpieczeństwa lotniczego (BL) przed sezonem 2023;
- 4) Zobowiązano pilotów szybowcowych do dokładnego sprawdzania kabin przed lotem i startem, z uwzględnieniem specyfiki szybowca, na którym ma być wykonany lot;
- 5) Zdecydowano, że przed kolejnym lotem samodzielnym, pilot uczestniczący w zdarzeniu wykona min. 3 loty sprawdzające z instruktorem, co zostanie odnotowane w jego dokumentacji szkoleniowej, a także zaliczy egzamin teoretyczny ze znajomości IUwL szybowców, na których wykonuje loty samodzielne;
- 6) Piloci z nalotem do 100 godz. i o małej bieżącej praktyce (lub przerwie powyżej 30 dni), korzystający ze sprzętu klubowego, będą zobowiązani do wykonania lotu sprawdzającego z instruktorem.

### **5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

Nie określono.

**Nadzorujący badanie**

.....  
(podpis na oryginale)

**Przewodniczący Komisji**

.....  
(podpis na oryginale)