



## Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

**INCYDENT 1137/20**

**UCHWAŁA**

**z dnia 29 stycznia 2021 r.**

<b>Rodzaj, typ statku powietrznego:</b>	Śmigłowiec Guimbal-Cabri-G2
<b>Znaki rozpoznawcze SP:</b>	SP-NAL
<b>Data zdarzenia:</b>	27 kwietnia 2020 r.
<b>Miejsce zdarzenia:</b>	Dęblin (EPDE)

Po rozpatrzeniu Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia przedstawionego przez użytkownika statku powietrznego, **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 27 kwietnia 2020 roku załoga z Akademickiego Centrum Szkolenia Lotniczego LAW w Dęblinie miała zaplanowany lot szkolny po trasie Dęblin, Lublin Radawiec, Dęblin. Lot był wykonany wg przepisów VFR-dzień. Po starcie uczeń-pilot zakręcił hamulec cierny „FRICTION” dźwigni skoku i mocy na wymaganej wartości 80% mocy. Po dolicie do lotniska Lublin Radawiec podchodząc do lądowania uczeń-pilot stwierdził, że blokada hamulca dźwigni skoku i mocy nie daje się odkręcić. Utrzymując bezpieczną wysokość załoga podjęła próbę odkręcenia hamulca ciernego, która zakończyła się niepowodzeniem. W związku z powyższym załoga podjęła decyzję o powrocie na lotnisko startu. Po dolicie do Dęblina załoga otrzymała zezwolenie na lądowanie sposobem samolotowym na pasie trawiastym. Podczas podejścia do lądowania na polecenie instruktora, uczeń-pilot używając dużej siły przemieścił dźwignię skoku i mocy, zmniejszając moc do 40%. Otrzymana wartość mocy umożliwiła załodze bezpieczne lądowanie sposobem samolotowym. Śmigłowiec wstrzymano od wykonywania lotów. Personel techniczny dokonał przeglądu hamulca dźwigni skoku i mocy. Wyczyszczono i przesmarowano pokrętko hamulca dźwigni skoku i mocy. Śmigłowiec dopuszczono do dalszej eksploatacji.

**2. Przyczyna zdarzenia:**

**Zacięcie pokrętła blokady hamulca ciernego dźwigni skoku i mocy.**

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

Nie było.

**4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane przez podmiot badający:**

Dokonano szczegółowego omówienia zdarzenia z kadrą instruktorską, studentami cywilnymi i wojskowymi oraz personelem technicznym. Zwrócono uwagę na posługiwanie się hamulcem ciernym dźwigni skoku i mocy podczas eksploatacji.

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

Komisja nie określiła dodatkowych zaleceń.

**Nadzorujący badanie**

**Przewodniczący Komisji**