



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT 2020/2265

UCHWAŁA

z dnia 12 kwietnia 2021 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Szybowiec, PW-6U
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-3881
Data zdarzenia:	08 sierpnia 2020 r.
Miejsce zdarzenia:	Lotnisko Kąkolewo (EPPG)

Po rozpatrzeniu dokumentacji z badania zdarzenia przedstawionej 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 8 sierpnia 2020 roku około godziny 11:15 LMT pilot szybowcowy z podróznym na pokładzie wystartował szybowcem PW-6U do lotu treningowego. Pilot posiadał nalot ogólny około 750 godzin (w tym 290 godzin jako instruktor) i w trakcie lotu zajmował miejsce w tylnej kabiny. Start odbył się za samolotem holującym z lotniska Kąkolewo (EPPG). Szybowiec wyczepił się na wysokości 600 m i po nabraniu około 400 m wysokości w kominie termicznym, rozpoczął wykonywanie akrobacji. Po zakończeniu wiązanki na wysokości 400 m szybowiec ponownie nabrął wysokości, krążąc w kominie termicznym. Kolejną wiązankę akrobacji pilot rozpoczął na wysokości 1200 m nad lotniskiem.

Na wysokości około 600 m, w trakcie wykonywania pętli, kiedy szybowiec leciał w pionie do góry (końcowa część pierwszej ćwiartki pętli), od szybowca oddzieliła się owiewka tylnej kabiny. W trakcie spadania uderzyła w statecznik pionowy szybowca. Pilot dokończył pętlę, zredukował prędkość, a następnie otworzył hamulce aerodynamiczne i wylądował.

Według oświadczenia pilota, przed startem upewnił się on, że zarówno w przedniej, jak i w tylnej kabiny owiewki są prawidłowo zamknięte, a zamki zabezpieczone.

Owiewkę kabiny znaleziono rozbitą na pasie startowym. Dźwignia otwierania kabiny znajdująca się na jej ramie była odchylna o 30 mm od pozycji "zamknięta".

W trakcie zdarzenia owiewka kabiny została zniszczona, a statecznik pionowy został zarysowany.

Podczas oględzin szybowca po zdarzeniu użytkownik stwierdził, że zamki kabiny (sworznie) nie zostały odkształcone. Świadczy to o tym, że najprawdopodobniej owiewka otworzyła się w wyniku odblokowania się zamka kabiny. Zdarzenie miało miejsce w trakcie 296 lotu szybowca przy nalocie 153 godziny.

2. Przyczyna zdarzenia:

Najbardziej prawdopodobną przyczyną zdarzenia było odblokowanie się prawego uchwytu / blokady zamka kabiny na skutek luzów powstałych w trakcie eksploatacji szybowca.

3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

Nie określono.

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

Sprawdzenie zamków i blokad owiewek kabiny w innych szybowcach pozostających pod zarządem Aeroklubu Poznańskiego.

5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie określono.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji