



Jedynym celem badania jest zapobieganie wypadkom i incyidentom lotniczym.

Komisja nie orzeka o winie i odpowiedzialności. Badanie jest niezależne i odrębne w stosunku do wszelkich postępowań sądowych lub administracyjnych.

Wykorzystywanie uchwały do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incyidentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

z dnia 11 czerwca 2024

w sprawie **incydentu lotniczego**

2023-0061

NUMER ZDARZENIA

Samolot, Extra Aircraft GmbH, Extra NG, SP-HMM

4 sierpnia 2023 r., Lotnisko Pobiednik Wielki k.
Krakowa (EPKP)

Uchwała została wydana na podstawie informacji znanych Komisji w dniu jej podjęcia.

Uchwała przedstawia okoliczności zdarzenia lotniczego jego przyczyny, czynniki sprzyjające oraz zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, jeżeli zostały wydane.



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
ul. Nowy Świat 6/12, 00-497 Warszawa



kontakt@pkbwl.gov.pl



Telefon alarmowy 24 h: +48 500 233 233



<https://www.pkbwl.gov.pl>

Działając na podstawie art. 138 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. 2002 Nr 130 poz. 1112, z późn. zm.) oraz § 16 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz.U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z punktem 5.1 Załącznika 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212, z późn. zm.), po zapoznaniu się z projektem raportu końcowego, Komisja uznała wyniki badań za wystarczające i postanowiła zamknąć badanie zdarzenia lotniczego.

1. Przebieg zdarzenia:

Podczas lotu akrobacyjnego, po wykonaniu kilku beczek sterowanych, w locie poziomym, doszło do otwarcia osłony kabiny samolotu. Osłona po zerwaniu podtrzymującego ją paska uderzyła w górną powierzchnię prawego skrzydła.

Pilot przerwał lot akrobacyjny i wykonał awaryjne lądowanie na lotnisku startu. Podczas zniżania i lądowania osłona kabiny pozostawała otwarta, opierając się o skrzydło.

Zarówno pilot, jak i podróżny nie odnieśli żadnych obrażeń. Samolot został uszkodzony.

2. Przyczyna/y zdarzenia i czynniki sprzyjające:

Współpracując z organem ds. badania wypadków lotniczych Niemiec (BFU) oraz producentem i jednocześnie właścicielem certyfikatu typu samolotu, f-mą Extra Aircraft GmbH, ustalono następujące przyczyny zdarzenia i czynniki sprzyjające:

- 1) Konstrukcja mechanizmu zamykania osłony kabiny technicznie nie wykluczała częściowego zablokowania, zwłaszcza gdy pilot nie upewnił się, że uchwyt tylnego suwaka nie znalazł się w pozycji „zablokowane”, jak pokazano na przywieszce w kabinie (maksymalne tylne położenie suwaka).
- 2) Zamki osłony kabiny mogły nie być w pełni zablokowane przed lotem.
- 3) Oddziaływanie siły aerodynamicznej odsysającej osłonę kabiny od kadłuba w trakcie lotu z dużą prędkością oraz drgania osłony mogły zwiększać obciążenie na każdym, niecałkowicie zablokowanym, zamku osłony i tym sposobem doprowadzić do przemieszczenia się zamków w stronę ich punktów otwarcia.

3. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zrealizowane przez producenta samolotu:

Producent (właściciel certyfikatu typu) podjął następujące działania w celu usprawnienia systemu mocowania osłon kabin w samolotach Extra NG:

- 1) Wprowadzono zmianę nr 11 do Instrukcji użytkownika w locie samolotu Extra NG, uszczegóławiając procedurę przeglądu przedlotowego (Rozdział 4) oraz przeredagowano opis zamykania i blokowania osłony (Rozdział 7.7). Opis odnosi się do nowego oznaczenia w kabinie pozycji dźwigni blokujących osłonę.
- 2) Wykonano modyfikację blokowania osłony kabiny na samolocie SP-HMM, S/N NG026, zgodnie ze zmianami inżynierskimi ECO-NG-22-09 oraz ECO-NG-23-07. Modyfikacje te wprowadziły m. in. zmianę kształtu (konturu) rygli zabezpieczających, co dodatkowo utrzymuje je w stanie zablokowanym oraz zabudowę dodatkowej sprężyny, zwiększającej siłę docisku rygli po ich zablokowaniu.
- 3) Użytkownikom samolotów serii NG, producent proponuje wprowadzenie biuletynu serwisowego SB-NG-2-22 „Canopy frame improvement” (data publikacji 23 grudnia 2022 r.), w którym numery seryjne samolotów zostały wskazane.
- 4) Samoloty, od numeru seryjnego NG061 i powyżej, otrzymują standardowo zmodyfikowane zamknięcie osłony kabiny, zgodne ze zmianami inżynierskimi ECO-NG-22-09 oraz ECO-NG-23-07.
- 5) Producent wydał Instrukcję Montażu i Naprawy (nr instrukcji AI-NG-02-23), dotyczącą modyfikacji prewencyjnych blokowania osłon kabin, zgodnie z ECO-NG-22-09 oraz ECO-NG-23-07. Producent oferuje przeprowadzanie tych modyfikacji bezpłatnie w swojej fabryce.

4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie dotyczy.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....

(podpis na oryginale)

.....

(podpis na oryginale)