



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 29 stycznia 2025

w sprawie **poważnego incydentu lotniczego**

2024-0127

NUMER ZDARZENIA

Samolot, SMG92A „Turbo Finist”, HA-YDM

Szybowiec, SZD-50-3 „Puchacz”, SP-3523

12 października 2024 r., EPEL

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. Puławska 125, 02-707 Warszawa



Adres do korespondencji:
ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa



kontakt@pkbwl.gov.pl



Telefon alarmowy 24 h: +48 500 233 233



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

Po analizie dokumentów przedstawionych PKBWL, działając na podstawie art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. 2002 Nr 130 poz. 1112, z późn. zm.) oraz § 18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz.U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), Komisja uznała wyniki badań przedstawione w raporcie końcowym podmiotu prowadzącego badanie za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

1. Przebieg zdarzenia:

W dniu 12 października 2024 r. na lotnisku Elbląg (EPEL) odbywały się równocześnie loty szybowcowe za wyciągarką oraz skoki spadochronowe. Przed szóstym wylotem, samolot „Turbo Finist” wywożący skoczków, oczekiwał na płycie lotniska, w okolicy skrzyżowania dróg startowych. W tym czasie, za wyciągarką startował szybowiec „Puchacz”. Start ten początkowo przebiegał normalnie, jednak po wyczepieniu lina wyciągarkowa opadła na dziób samolotu i oplątała się wokół obracającego się śmigła. Pilot samolotu natychmiast wyłączył silnik a mechanik obsługujący wyciągarkę przerwał zwijanie liny.

Szybowiec wykonał krąg i wylądował bezpiecznie na lotnisku. Samolot został nieznacznie uszkodzony. W trakcie zdarzenia nikt nie odniósł obrażeń.

2. Przyczyny zdarzenia i czynniki sprzyjające:

Do zdarzenia doprowadziło kilka czynników:

- a) niewłaściwy dobór miejsca postoju samolotu w odniesieniu do sytuacji ruchowej na lotnisku (loty za wyciągarką) oraz warunków meteorologicznych (oczekiwanie samolotu po stronie zawietrznej w stosunku do rozłożonego startu wyciągarkowego);
- b) boczny wiatr do startu, mogący wpływać na lot szybowca (odnoszenie z wiatrem podczas wzlotu) oraz na tor opadania liny wyciągarkowej po jej wyczepieniu (znoszenie liny z wiatrem);
- c) brak kierującego lotami oraz brak reakcji instruktora na starcie wyciągarkowym: niewydanie ostrzeżenia do operatora wyciągarki, o możliwym torze opadania liny i wynikającym z tego niebezpieczeństwie;
- d) brak uzgodnień ruchowych na lotnisku pomiędzy sekcjami spadochronową i szybowcową, operującymi w tym samym czasie;
- e) prawdopodobnie nieodpowiednie przygotowanie pilota szybowca przed startem, w którym nie przewidział możliwego zaburzenia trajektorii lotu oraz kierunku opadania liny przy wzlocie z bocznym wiatrem.

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

- a) organizator lotów/skoków na lotnisku EPEL będzie realizował operacje lotnicze z udziałem kierującego lotami zawsze, gdy wystąpi więcej niż jeden rodzaj aktywności lotniczej oraz gdy wymagać tego będzie sytuacja (wzmożony ruch, operacje specjalistyczne, czynniki pogody, inne istotne);
- b) organizator wprowadzi wymóg odpraw przed dniem lotnym, w których jednym z elementów będzie omawianie bezpieczeństwa planowanych operacji;
- c) w ramach planowych i doraźnych szkoleń dla personelu organizator będzie omawiał procedury przemieszczania się po polu manewrowym;
- d) dla pilotów wykonujących loty za wyciągarką oraz dla operatorów wyciągarki zostanie przeprowadzone dodatkowe omówienie specyfiki wykonywania startów przy wietrze bocznym.

4. Komentarz Komisji:

Działania profilaktyczne zaproponowane przez podmiot badający w pkt 3 lit. a) i b) wynikają z przepisów obowiązujących w czasie zdarzenia (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 4 października 2017 r. w sprawie kierującego lotami, §3.1. pkt 2) i 5) oraz §6 pkt 1) lit. e)).

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....

Podpisy na oryginale

.....

Podpisy na oryginale