



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

Dot. zdarzenia nr: 923/10

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia, Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Andrzej Pussak
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	mgr inż. Jerzy Kędziński
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	mgr inż. Edward Łojek
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski

W dniu 6 czerwca 2012 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez użytkownika – CSS AP Leszno, wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego szybowca SZD-30 Pirat o znakach rozpoznawczych SP-2932, które wydarzyło się w dniu 20 sierpnia 2010 r., w strefie ATZ lotniska Leszno-Strzyżewice (EPLS).

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Uczeń-pilot wykonywał lot na zad. AVI/5 „Treningowe loty termiczne” wg Programu Szkolenia Szybowcowego AP 2004, z możliwością wykonania przelotu warunkowego do Srebrnej Odznaki Szybowcowej. Po około 30 min. lotu, na wysokości 1400 m, uczeń-pilot stwierdził niesprawność steru kierunku. Zgłosił to przez „radio” i meldował o podjętych czynnościach. Instruktor kierujący lotami udzielał niezbędnych informacji pomocnych do zakończenia lotu. Uczeń-pilot, przeciwdziałając zmianie kierunku przez odciążenie strzemiączka lewego pedału steru kierunku, otworzył hamulce aerodynamiczne i bezpiecznie wylądował z prostej na lotnisku EPLS na kierunku 330°. Zdarzenie zaistniało o godz. 13:30 LMT.

Działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i uznała, iż:

Przyczyną incydentu lotniczego było:

Zatarcie się kauszy linki krótkiej prawej w dźwigni napędowej steru kierunku, co doprowadziło do zmęczenia materiału na skutek łamania linki i jej pęknięcia.

A także akceptuje następujące **zastosowane środki profilaktyczne**:

1. Na szybowcu SZD-30 Pirat o znakach rozpoznawczych SP-2932 dokonano wymiany linki napędu steru kierunku i niezbędnej konserwacji;
2. Na pozostałych szybowcach tego typu sprawdzono stan techniczny całego układu sterowania;
3. Na odprawie przedlotowej, przed następnymi lotami, omówiono przebieg zdarzenia i prawidłowość czynności podjętych przez ucznia-pilota;
4. Bezpośrednio po zdarzeniu zgłoszono ten fakt do PKBWL i Aeroklubu Polskiego w celu rozgłoszenia zapobiegawczego do innych użytkowników szybowców typu „Pirat”.

Podpisy Komisji

Z-ca Przewodniczącego Komisji: Andrzej Pussak

podpis na oryginale

Członek Komisji: Michał Cichoń

podpis na oryginale

Członek Komisji: Jerzy Kędziński

podpis na oryginale

Członek Komisji: Tomasz Kuchciński

podpis na oryginale

Członek Komisji: Edward Łojek

podpis na oryginale

Członek Komisji: Stanisław Żurkowski

podpis na oryginale