



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

Dot. zdarzenia nr: 999/10

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia

Zastępca Przewodniczącego Komisji	mgr inż. Andrzej PUSSAK
Zastępca Przewodniczącego Komisji	mgr inż. Jacek JAWORSKI
Członek Komisji	dr inż. Michał CICHON
Członek Komisji	mgr inż. Jerzy KĘDZIERSKI
Członek Komisji	mgr inż. Waldemar TARGALSKI
Członek Komisji	dr inż. Stanisław ŻURKOWSKI

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 25 lipca 2012 roku, okoliczności zdarzenia lotniczego szybowca SZD-50.3 Puchacz, SP-3352, które wydarzyło się w dniu 3 września 2010 r. na lotnisku w Piotrkowie Trybunalskim, **działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.)**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała informacje zawarte w zgłoszeniu o zdarzeniu za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania ustalając, iż:

Przebieg i okoliczności zdarzenia: w końcowej fazie lotu szkolnego przy podejściu do lądowania załoga dla zmniejszenia wysokości zastosowała ślizg w lewą stronę. Pomimo wcześniejszego sprawdzenia dokładności zamknięcia osłony kabiny nastąpiło gwałtowne jej otwarcie. Osłona kabiny uległa uszkodzeniu. Dalszemu uszkodzeniu szybowca załoga zapobiegła przytrzymując osłonę rękami.

Przyczyna incydentu:

Prawdopodobną przyczyną incydentu było odkształcenie się kabiny (przedniej części kadłuba szybowca) i drgania wynikające z opływu powietrza, co mogło spowodować zwolnienie zamków osłony.

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

Po zdarzeniu przeprowadzono odprawę z instruktorami, pilotami i uczniami zwracając szczególną uwagę na wykonywanie ślizgów na szybowcu SZD-50.3 Puchacz.

Komisja postanowiła umieścić dodatkowo następujący **komentarz:**

Ze względu na często powtarzające się przypadki niezamierzonego otwarcia się osłony kabiny na szybowcach typu SZD-50.3 Puchacz Komisja zaleca ograniczenie wykonywania ślizgów w lewą stronę do niezbędnego minimum przypominając jednocześnie, że ten typ szybowca posiada bardzo skuteczne hamulce aerodynamiczne umożliwiające wykonanie poprawnego lądowania w każdych warunkach. W przypadkach wynikających z procesu szkolenia lub ze względów bezpieczeństwa zaleca się wykonywanie ślizgów w prawą stronę.

Podpisy Komisji

Zastępca Przewodniczącego
Andrzej Pussak

podpis na oryginale

Zastępca Przewodniczącego
Jacek Jaworski

podpis na oryginale

Członek Komisji
Michał Cichoń

podpis na oryginale

Członek Komisji:
Jerzy Kędzierski

podpis na oryginale

Członek Komisji
Waldemar Targalski

podpis na oryginale

Członek Komisji:
Stanisław Żurkowski

podpis na oryginale