



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 930/10

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych w składzie:

Przewodniczący posiedzenia Komisji:	dr inż. pil. Maciej Lasek
Członek Komisji:	dr inż. pil. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych
Członek Komisji:	mgr inż. Jacek Jaworski
Członek Komisji:	instr. pil. mgr Wiesław Jedynak
Członek Komisji:	mgr inż. pil. Jerzy Kędzierski
Członek Komisji:	mgr inż. pil. Waldemar Targalski
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 11 maja 2011 r., przedstawionych przez zespół badawczy wyników prowadzonego badania zdarzenia lotniczego samolotu ultralekkiego DEDAL KB o znakach rozpoznawczych SP-SZKB, które wydarzyło się w dniu 21 sierpnia 2010 r. w Łodzi, **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 uznała badanie za zakończone i ustaliła co następuje:

Przyczyną wypadku lotniczego był błąd w technice pilotowania polegający na przeciągnięciu samolotu, najprawdopodobniej w lewym zakręcie, w konfiguracji z klapami wypuszczonymi w położenie około 10°, co doprowadziło do wejścia w płaski korkociąg na małej wysokości, w wyniku czego nastąpiło zderzenie z ziemią.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku lotniczego były:

1. Prawdopodobna utrata mocy silnika z nieustalonych przyczyn;
2. Brak doświadczenia pilota w wykonywaniu lotów na samolotach ultralekkich i niewielkie, ogólne doświadczenie lotnicze.

Po zakończonym badaniu PKBWL sformułowała następujące zalecenia profilaktyczne:

1. Podczas zatwierdzania Instrukcji Użytkowania w Locie i Obsługi Technicznej – szczególnie statków powietrznych, które zostały zbudowane jako konstrukcje amatorskie, Urząd Lotnictwa Cywilnego powinien, **w ramach pełnionego nadzoru**, zwracać szczególną uwagę na zgodność zapisów w Instrukcji Użytkowania w Locie i Obsługi Technicznej z Książką Ultralekkiego Statku Powietrznego oraz rzeczywistym wyposażeniem statku powietrznego.
2. Sposób montażu akumulatora na samolocie DEDAL KB, bez możliwości dostępu z zewnątrz i bez oznakowania, gdzie się on znajduje, Komisja uważa za niedopuszczalny,

gdyż brak możliwości szybkiego dostępu do akumulatora może stanowić źródło zagrożenia. Urząd Lotnictwa Cywilnego, w ramach pełnionego nadzoru, powinien zwracać szczególną uwagę na praktyczną realizację sprawdzania zasad dostępu do wyposażenia samolotu, opisanych w *§ 60 Wytycznych Nr 3 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 20 kwietnia 2005 r. w sprawie wymagań technicznych stosowanych przez inspektorów przy sprawdzaniu zdolności technicznej ultralekkich statków powietrznych, paralotni, motolotni oraz spadochronów.*

3. Urząd Lotnictwa Cywilnego, rozważyć wprowadzenie w samolotach ultralekkich wymogu instalowania systemu ostrzegającego przed przeciągnięciem, jeżeli podczas prób w locie zostanie stwierdzone, że samolot nie daje wyraźnych sygnałów o zbliżaniu się do prędkości przeciągnięcia.
 4. **Zalecenie numer 2011-001, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:**
 - wprowadzić wymóg umieszczania w instrukcjach użytkowania w locie samolotów ultralekkich, których zachowanie się w korkociągu nie było przedmiotem prób w locie lub próby w locie nie potwierdziły możliwości prawidłowego wyprowadzania z korkociągu, ostrzeżenia o treści: **„WYPROWADZANIE TEGO SAMOLOTU Z KORKOCIĄGU NIE ZOSTAŁO PRZEBADANE, CO MOŻE SKUTKOWAĆ BRAKIEM MOŻLIWOŚCI WYPROWADZENIA Z TEJ FAZY LOTU. ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA SKUTKI WPROWADZENIA SAMOLOTU W KORKOCIĄG PONOSI PILOT”.**
- Powiadomić o podjętych działaniach PKBWL w terminie do 90 dni.

Komentarz:

Z uwagi na fakt, że niezamierzone wprowadzenie samolotu w korkociąg stanowi jedną z najczęstszych przyczyn wypadków lotniczych, zdaniem Komisji należałoby podjąć prace nad zmianą przepisów lotniczych, których celem będzie wprowadzenie w przepisach budowy samolotów ultralekkich, wymogu przeprowadzania dodatkowych prób w locie w zakresie sprawdzania własności samolotu po wprowadzeniu w korkociąg, w konfiguracji gładkiej oraz z klapami wysuniętymi w położenie startowe i do lądowania. W przypadku braku możliwości wykonywania powyższych prób, wprowadzenie obowiązku instalacji spadochronowego systemu ratowniczego.

Podpisy Komisji

Przewodniczący posiedzenia Komisji: Maciej Lasek

Podpis nieczytelny

Członek Komisji: Dariusz Frątczak

Podpis nieczytelny

Członek Komisji: Bogdan Fydrych

Podpis nieczytelny

Członek Komisji: Jacek Jaworski

Podpis nieczytelny

Członek Komisji: Wiesław Jedynak

Podpis nieczytelny

Członek Komisji: Jerzy Kędzierski

Podpis nieczytelny

Członek Komisji: Waldemar Targalski

Podpis nieczytelny

Członek Komisji: Stanisław Żurkowski

Podpis nieczytelny