

RAPORT WSTĘPNY



WYPADEK 2022/3010

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

UL. CHAŁUBIŃSKIEGO 4/6, 00-928 WARSZAWA | TELEFON ALARMOWY +48 500 233 233

RAPORT WSTĘPNY

WYPADEK

ZDARZENIE NR – 2022/3010

STATEK POWIETRZNY – Szybowiec ASG-29E (ASW-27-18E)

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA – 15 czerwca 2022 r. Lubin (EPLU)

Niniejszy Raport jest dokumentem prezentującym ustalenia Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, który został sporządzony na podstawie informacji znanych w dniu jego sporządzenia.

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

Raport został sporządzony w języku polskim. Inne wersje językowe mogą być sporządzane jedynie w celach informacyjnych.

WARSZAWA 2022

Spis treści

Spis treści	2
Informacje ogólne	3
INFORMACJE FAKTOGRAFICZNE	4
1. Historia lotu.....	4
2. Obrażenia osób	5
3. Uszkodzenia statku powietrznego	5
4. Informacje o składzie osobowym	6
5. Informacje o statku powietrznym	6
6. Informacje meteorologiczne	6
7. Informacje o miejscu zdarzenia	6
8. Informacje o szczątkach i zdarzeniu.....	6
9. Czynniki przeżycia	7
10. Planowane działania PKBWL	7

Informacje ogólne

Numer ewidencyjny zdarzenia	2022/3010			
Rodzaj zdarzenia	WYPADEK			
Data zdarzenia	15 czerwca 2022 r.			
Miejsce zdarzenia	Lubin (EPLU)			
Rodzaj, typ statku powietrznego	Szybowiec ASG-29E (ASW-27-18E)			
Znaki rozpoznawcze SP	SP-3818			
Użytkownik/Operator SP	Prywatny			
Dowódca SP	Pilot szybowcowy SPL			
Liczba ofiar/rodzaj obrażeń	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
	–	1	–	–
Władze krajowe i zagraniczne poinformowane o zdarzeniu	ULC, EASA, BFU, EC			
Podmiot badający	PKBWL			
Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy	Nie wyznaczono			
Dokument zawierający wyniki	RAPORT KOŃCOWY			
Zalecenia	Brak			
Adresat zaleceń	Brak			

INFORMACJE FAKTOGRAFICZNE

1. Historia lotu

Dnia 15 czerwca 2022 r. na lotnisku w Lubinie odbywały się loty szybowcowe w ramach 12 Wiosennego Obozu Przelotowego. O godzinie 12:03 do lotu wystartował szybowiec ASG-29E o znakach konkursowych ZB. Po wyczepieniu się z holu na wysokości około 600 m (AGL) szybowiec rozpoczął lot termiczny. Około godziny 12:30, kiedy szybowiec znajdował się w rejonie pierwszego zakrętu na wysokości około 150 m, pilot rozpoczął próbę uruchomienia silnika dolotowego, która nie powiodła się. W trakcie wykonywania zakrętu do lądowania na małej wysokości (20 – 30 m) szybowiec zahaczył skrzydłem o ziemię, a następnie się z nią zderzył (rys. 1, 2).



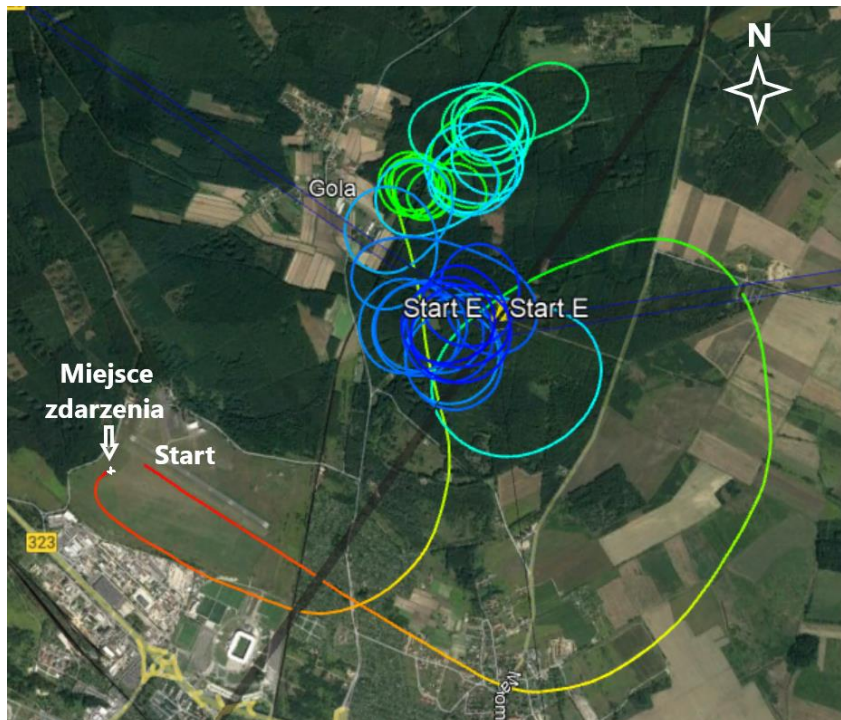
Rys. 1. Zdjęcie szybowca w trakcie zakrętu do lądowania [źródło: Dariusz Deptuła]



Rys. 2. Zdjęcie szybowca po zdarzeniu [źródło: Dariusz Deptuła]

O zdarzeniu powiadomiono służby ratownicze, które po przyjeździe udzieliły pilotowi pierwszej pomocy, a następnie przetransportowały go do szpitala w Lubinie.

Zapis lotu zarejestrowany przez GPS odczytany z pliku IGC przedstawiono na rys 3.



Rys. 3. Zapis lotu na podstawie odczytanego pliku IGC [źródło: GPS pilota]

2. Obrażenia osób

Urazy	Załoga	Pasażerowie	Inne osoby	Razem
Śmiertelne				
Poważne	1			1
Lekkie				
Brak				

3. Uszkodzenia statku powietrznego

W trakcie zdarzenia szybowiec został znacznie uszkodzony (rys. 4).



Rys. 4. Widok na uszkodzony szybowiec po zdarzeniu. [źródło: PKBWL]

4. Informacje o składzie osobowym

Pilot szybowcowy lat 56. Posiadał ważną licencję pilota szybowcowego SPL. Orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 2 i LAPL w okresie ważności. Nalot na szybowcach wg oświadczenia 1100 h. KWT i KTP w okresie ważności.

5. Informacje o statku powietrznym

ASG 29E (ASW 27-18E) jednoosobowy, wysokowyczynowy szybowiec klasy FAI 18 metrów z chowanym silnikiem dolotowym. Rozpiętość skrzydeł można zmniejszyć do 15 metrów zmieniając końcówki. Skrzydło szybowca wyposażone jest w kłapy, a na końcach skrzydeł znajdują się Winglety. Napędy sterowania lotkami, hamulcami aerodynamicznymi i kłapami podłączają się automatycznie w trakcie montażu skrzydeł. Szybowiec posiada chowane podwozie, które jest wyposażone w hydrauliczny hamulec tarczowy. ASG 29E jest wyposażony w chowany silnik dolotowy o mocy 18 kW (24 KM), co zapewnia mu prędkość wznoszenia 1,2 m/ s. Dopuszczalna prędkość lotu V_{ne} = 270 km/h.

Numer seryjny	29638
Rok produkcji	2012
Producent	Alexander Schleicher GmbH & Co.
Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu (ARC)	17.02.2023 r.

6. Informacje meteorologiczne

Pogoda nie miała wpływu na zaistnienie zdarzenia.

7. Informacje o miejscu zdarzenia

Do wypadku doszło w zachodniej części lotniska w Lubinie (EPLU) w odległości około 230 m w kierunku południowo-zachodnim od progu pasa startowego 13 (rys. 3).

8. Informacje o szczątkach i zderzeniu

W trakcie zakrętu w prawo wykonywanego na małej wysokości szybowiec zsunął się (miał ześlizg) na prawe skrzydło i zahaczył nim o ziemię. Według świadków, po zetknięciu z ziemią skrzydło wygięło się, a następnie szybowiec przemieszczając się w lewo uderzył kadłubem o ziemię (przy prędkości około 95,2 km/h wg zapisu rejestratora GPS). W trakcie zderzenia uszkodzone zostały skrzydła szybowca, wyrwana została klapka podwozia, uszkodzona została przednia dolna część kadłuba, odpadła owiewka kabiny, złamana została belka ogonowa oraz uszkodzony został statecznik pionowy i poziomy. W trakcie demontażu szybowca nie udało się zdemontować końcówki prawego skrzydła. Najprawdopodobniej, w trakcie kontaktu prawego skrzydła z ziemią sworzeń mocujący końcówkę ze skrzydłem został zniekształcony.

Na miejscu zdarzenia ustalono że:

- Po zderzeniu szybowiec przemieścił się o około 50 m.
- Podwozie szybowca było w położeniu zamknięte.
- Klapy znajdowały się w położeniu 2 (ujemne).
- W zbiornikach balastowych nie było wody.
- W zbiorniku paliwa było 8 l paliwa.

9. Czynniki przeżycia

Pilot miał prawidłowo zapięte pasy bezpieczeństwa. Przed lądowaniem pilot nie wypuścił podwozia. Prawdopodobnie, gdyby podwozie szybowca było wypuszczone zamortyzowało by siłę zderzenia z ziemią i możliwe, że pilot odniósł by mniejsze obrażenia ciała.

10. Planowane działania PKBWL

Opracowanie raportu końcowego i uchwały.

KONIEC

Kierujący zespołem badawczym