



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

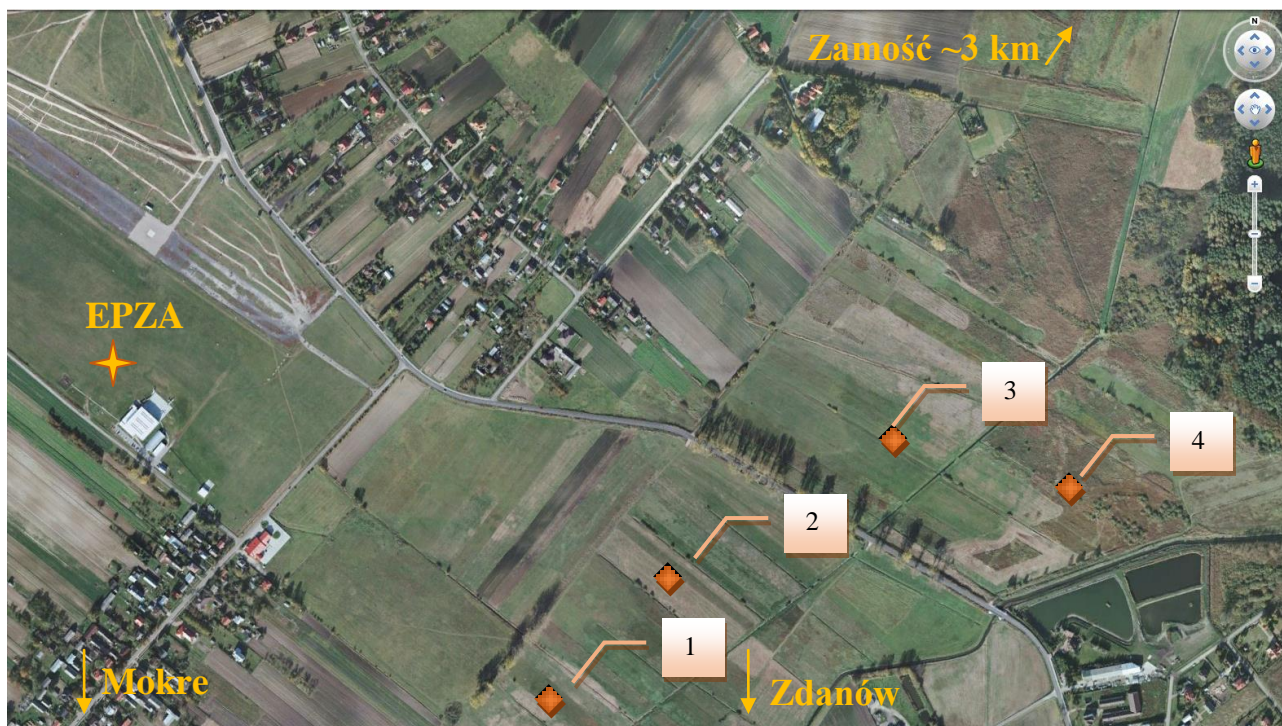
### Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>920/12</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<b>WYPADEK</b>			
Data zdarzenia:	<b>3 sierpnia 2012 r.</b>			
Miejsce zdarzenia:	<b>Zamość-Mokre (EPZA)</b>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<b>Szybowiec SZD-30 Pirat</b>			
Dowódca SP:	<b>Pilot szybowcowy</b>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	1	-
Nadzorujący badanie:	<b>do dnia 13.11.2016 r. Michał Cichoń / od dnia 01.01.2017 r. Patrycja Pacak</b>			
Podmiot badający:	<b>PKBWL</b>			
Skład zespołu badawczego:	<b>NIE WYZNACZONO</b>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<b>Informacja o zdarzeniu [raport]</b>			
Zalecenia:	<b>NIE</b>			
Adresat zaleceń:	<b>NIE DOTYCZY</b>			
Data zakończenia badania:	<b>14 maja 2019 r.</b>			

#### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 3 sierpnia 2012 r. o godz. 13:38 LMT pilot szybowcowy wystartował na szybowcu SZD-30 Pirat na holu za samolotem Jak-12M, na kierunku pasa 12 z lotniska Zamość-Mokre (EPZA). Lot odbywał się na zadanie B/VIII ćw. 1 „treningowe loty termiczne i żaglowe” (według programu szkolenia szybowcowego Aeroklubu Polskiego). Start i lot w zespole samolot-szybowiec przebiegał prawidłowo. Na wysokości ok. 600 m AGL zespół wleciał w noszenie termiczne i nastąpiło wyniesienie szybowca powyżej samolotu. Po wizualnym sygnale przekazanym przez samolot holujący i nadaniu przez radio komendy do wyczepienia, pilot szybowca pociągnął za linkę

wyczepu, ale nie upewnił się o wyczepieniu liny holowniczej. Podczas wykonywania zakrętu nastąpiło przejście zespołu do lotu nurkowego. Pilot szybowca stwierdził brak reakcji na wychylenie steru wysokości. Po zerwaniu liny holowniczej (Rys. 1 – p. 1) nastąpiło gwałtowne otwarcie się owiewki szybowca. Samolot holujący został wyprowadzony do lotu poziomego, a szybowiec kontynuował lot z dużym kątem pochylenia, nabierając prędkości. Widząc szybko zbliżającą się ziemię, pilot podjął decyzję o wykonaniu skoku ratowniczego. Wykonał awaryjny zrzut limuzyny i w locie ustalonym, w dalszym ciągu ze znacznym kątem pochylenia, opuścił kabinę przez lewą burtę szybowca. Szybowiec wszedł w korkociąg i zderzył się z ziemią (Rys. 1 – p. 4). Szybowiec uległ zniszczeniu. Pilot otworzył spadochron i wylądował, w trakcie zdarzenia odniósł nieznaczne obrażenia ciała.



Rys. 1. Schemat miejsca zdarzenia, gdzie: 1 – miejsce zerwania liny holowniczej; 2 – miejsce upadku kabiny; 3 – miejsce lądowania pilota szybowca na spadochronie; 4 – miejsce upadku szybowca Pirat SP-2975;

Pilot szybowca: mężczyzna lat 37, posiadający licencję szybowcową PL(G), świadectwo operatora w służbie radiokomunikacji lotniczej i orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 2 w okresie ważności, jak również przeprowadzoną przed sezonem kontrolę wiadomości teoretycznych (KWT) oraz kontrolę techniki pilotażu (KTP).

Do dnia zdarzenia:

- nalot ogólny pilota wynosił 162 h 17 min (w tym samodzielnie 130 h 11 min),
- nalot całkowity na szybowcu Pirat wynosił 27 h 31 min (w tym 11 h 10 min w 2008 r. oraz 16 h 21 min w 1997 r.),

- nalot w sezonie 2012 był w całości wykonany na szybowcu SZD-50-3 Puchacz i wynosił 0 h 58 min (2 loty dwusterowe za samolotem, 1 lot dwusterowy za wyciągarką szybowcową).

Od momentu rozpoczęcia wznowienia licencji w latach 2006-2008 wylatał niecałe 30 godzin (w tym samodzielnie 23 h 10 min). W sezonie 2012 w ramach KTP wykonał 1 lot dwusterowy za samolotem na szybowcu SZD-50-3 Puchacz w czasie 0 h 45 min, a w dniu zdarzenia, jako lot sprawdzający, wykonał 1 lot dwusterowy w czasie 0 h 09 min. Pilot nie był w aktualnym treningu i nie prowadził książki pilota szybowcowego, w związku z czym ostatnie loty wpisane były do dziennika szkolenia ucznia-pilota.

Warunki atmosferyczne w dniu zdarzenia: wiatr 3-5 m/s z kierunku 120°, widzialność powyżej 10 km, chmury Cumulus (pokrycie 2/8 do 4/8, podstawy 2000 m), temperatura 26°C.

Zgodnie z protokołem ważenia i wyznaczania położenia środka ciężkości dopuszczalny ciężar własny szybowca był przekroczony o 8 kg, natomiast położenie środka ciężkości mieściło się w wyznaczonych granicach. Nie stwierdzono występowania jakiegokolwiek niesprawności przed lotem, która mogła mieć wpływ na przebieg i zaistnienie zdarzenia. Szybowiec był zdalny do lotu i posiadał wymagane dokumenty eksploatacyjne.

**Przyczyna zdarzenia lotniczego:**

**Nie ustalono.**

**Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

Komisja nie sformułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Patrycja Pacak	<i>Podpis na oryginale</i>