

RAPORT WSTĘPNY



WYPADEK 2022/5425

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

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

RAPORT WSTĘPNY

WYPADEK

ZDARZENIE NR – 2022/5425

STATEK POWIETRZNY – Szybowiec SZD-50-3 Puchacz, SP-3407

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA – 14 września 2022 r. Pruszcz Gdański

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

Informacje ogólne	3
INFORMACJE FAKTOGRAFICZNE	4
1. Historia lotu	4
2. Obrażenia osób	5
3. Uszkodzenia statku powietrznego	5
4. Informacje o składzie osobowym	5
5. Informacje o statku powietrznym	6
6. Informacje meteorologiczne	6
7. Informacje o miejscu zdarzenia	7
8. Informacje o szczątkach i zderzeniu	7
9. Czynniki przeżycia	8
DZIAŁANIA PKBWL	8
1. Działania zrealizowane	8
2. Działania planowane	8

Informacje ogólne

Numer ewidencyjny zdarzenia	2022/5425			
Rodzaj zdarzenia	WYPADEK			
Data zdarzenia	14 września 2022 r.			
Miejsce zdarzenia	Pruszcz Gdański			
Rodzaj, typ statku powietrznego	Szybowiec SZD-50-3 Puchacz			
Znaki rozpoznawcze SP	SP-3407			
Użytkownik/Operator SP	Aeroklub Gdański			
Dowódca SP	Uczeń – pilot / instruktor – pilot SPL			
Liczba ofiar/rodzaj obrażeń	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
	–	2	–	–
Władze krajowe i zagraniczne poinformowane o zdarzeniu	ULC			
Podmiot badający	PKBWL			
Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy	Nie wyznaczono			
Dokument zawierający wyniki	RAPORT KOŃCOWY			
Zalecenia	Brak			
Adresat zaleceń	Nie dotyczy			

INFORMACJE FAKTOGRAFICZNE

1. Historia lotu

Dnia 14 września 2022 r. na lotnisku w Pruszczu Gdańskim (EPPR) odbywały się loty szybowcowe. Instruktor – pilot (zwany dalej instruktorem) zaplanował, między innymi, loty z uczniem – pilotem (zwanym dalej uczniem) w/g ćwiczenia SPL/I-5 (loty na małej prędkości, przeciągnięcia, rozpoznanie korkociągu i zapobieganie wejściu w korkociąg).

O godzinie 17:11 (LMT) zespół samolot/szybowiec wystartował do drugiego lotu na naukę wyprowadzania z korkociągu. Według oświadczenia instruktora, po wyczepieniu na wysokości około 700 m nad ziemią (AGL) załoga rozpoczęła wykonanie ćwiczenia. Z pierwszego korkociągu uczeń wyprowadził szybowiec na wysokości 600 – 550 m. Ponieważ wyprowadzenie nie było prawidłowe, instruktor przekazał uczniowi uwagi i ponownie wprowadził szybowiec w korkociąg w lewo. Po chwili dał uczniowi polecenie, aby ten wyprowadzał. Uczeń stwierdził, że próbuje, ale szybowiec nie chce się zatrzymać. Instruktor przejął sterowanie. Po nieudanych próbach wyprowadzenia, kiedy na wysokości około 300 m miał dać komendę do skoku, szybowiec przestał się obracać. Instruktor zaczął wyprowadzać go do lotu poziomego, ale szybowiec ponownie zaczął kręcić korkociąg w lewo. Na wysokości 150 – 200 m instruktor stwierdził, że wysokość jest na tyle mała, że w trakcie wyprowadzania może dojść do zderzenia z ziemią z dużą prędkością. Podjął decyzję, że doprowadzi do zderzenia szybowca z ziemią w korkociągu tak, aby lewe skrzydło, które jako pierwsze uderzy o ziemię, przejęło część energii zderzenia i złagodziło jego skutki. Szybowiec zderzył się z ziemią po północno-wschodniej stronie lotniska.

W wyniku zderzenia instruktor i uczeń odnieśli poważne obrażenia ciała. Załoga szybowca została przetransportowana śmigłowcami LPR i Marynarki Wojennej do szpitala. O zdarzeniu poinformowano PKBWL.



Rys. 1. Lokalizacja miejsca zdarzenia [źródło: PKBWL]

2. Obrażenia osób

Urazy	Załoga	Pasażerowie	Inne osoby	Razem
Śmiertelne	-	-	-	-
Poważne	2	-	-	2
Lekkie	-	-	-	-
Brak	-	-	-	-

3. Uszkodzenia statku powietrznego

W wyniku zderzenia z ziemią szybowiec został zniszczony (rys. 2).



Rys. 2. Szczątki szybowca na miejscu zdarzenia [źródło: PKBWL]

4. Informacje o składzie osobowym

Instruktor – pilot - mężczyzna lat 55, posiadał:

- licencję SPL z wpisanym uprawnieniem instruktora (Fi Restricted);
- orzeczenie lotniczo-lekarskie LAPL w okresie ważności z wpisanym ograniczeniem VNL;
- nalot na szybowcach 356 godzin 02 min
- jako instruktor 13 godzin 52 min.
- ilość lotów 1124.

Uczeń – pilot- mężczyzna lat 19, posiadał:

- orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 2 i LAPL w okresie ważności.

5. Informacje o statku powietrznym

SZD-50-3 Puchacz jest szybowcem szkolno-treningowym o konstrukcji laminatowej. Skrzydła konstrukcji półskorupowej o obrysie trapezowym z ujemnym skosem i dodatnim wzniosem, wyposażone w płytowe hamulce aerodynamiczne umieszczone na górnej i dolnej powierzchni skrzydła. Kabina dwumiejscowa, w układzie tandem (jeden za drugim) wyposażona w dwie tablice przyrządów. Usterzenie klasyczne, krzyżowe. Ster wysokości i ster kierunku kryty płótnem. Podwozie stanowią dwa stałe koła w układzie jednośladu. Koło główne jest amortyzowane, wyposażone zostało w hamulec tarczowy. Na końcu belki ogonowej znajduje się płoza lub kółko. Szybowiec jest dopuszczony do wykonywania akrobacji podstawowej, a w wersji akrobacyjnej do wykonywania akrobacji zaawansowanej. Doskonałość szybowca wynosi ok. 30.



Rys. 3. Szybowiec SZD 50-3 Puchacz SP-3407 przed wypadkiem [źródło: Internet]

Numer seryjny	B-1719
Rok produkcji	1988 r.
Producent	PDPS PZL-Bielsko
Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu (ARC)	Ważne do 24.07.2023 r.

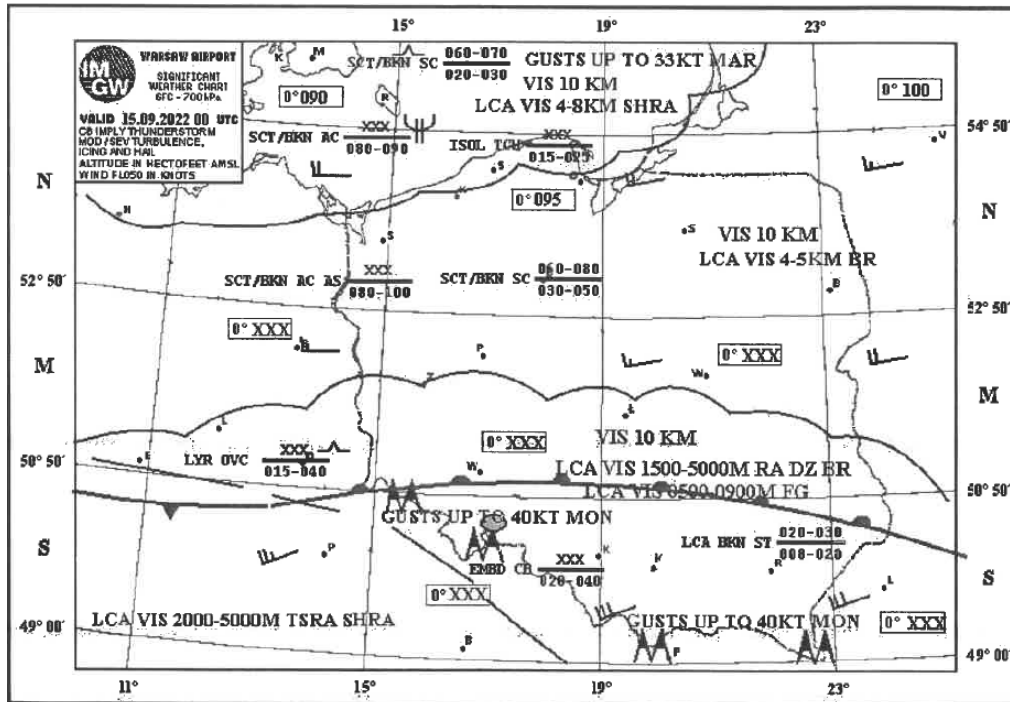
Świadectwo rejestracji wydane w dniu 17.03.2004 r.

Świadectwo zdatności do lotu wydane w dniu 17.06.2008 r.

Pozwolenie radiowe do dnia 08.05.2028 r.

6. Informacje meteorologiczne

Prognoza pogody SIGNIFICANT:



7. Informacje o miejscu zdarzenia

Do wypadku doszło w odległości około 1,9 km na północny-wschód od progu drogi startowej 28 lotniska EPPR (rys. 1).

8. Informacje o szczątkach i zderzeniu

Według oświadczenia instruktora, szybowiec zderzył się z ziemią w lewym korkociągu. Jako pierwsze w ziemię uderzyło lewe skrzydło (które zostało znacznie uszkodzone), a następnie przednia część kadłuba (która uległa całkowitej destrukcji) (rys. 4). W wyniku zderzenia złamana została również belka ogonowa szybowca.



Rys. 4. Wrak szybowca [źródło: PKBWL]

Szczałki szybowca były rozrzucone na niewielkiej przestrzeni wokół wraku.

Kinematyka układów sterowania (sterem wysokości, sterem kierunku, lotkami i hamulcami aerodynamicznymi) była zachowana.

9. Czynniki przeżycia

Instruktor i uczeń mieli prawidłowo zapięte pasy bezpieczeństwa.

Instruktor oświadczył, że, aby zwiększyć szanse na przeżycie instruktor podjął decyzję, żeby szybowiec zderzył się z ziemią w autorotacji tak, by skrzydło przejęło część energii zderzenia z ziemią.

DZIAŁANIA PKBWL

1. Działania zrealizowane

Komisja przyjęła telefoniczne zgłoszenie zdarzenia i wysłała zespół badawczy na miejsce zdarzenia, który wykonał następujące czynności:

- Przeprowadzono oględziny miejsca zdarzenia;
- Wykonano dokumentację fotograficzną miejsca zdarzenia;
- Zebrano oświadczenia instruktora i ucznia;
- Skopiowano dostępną dokumentację szybowca;
- Pozyskano część dokumentów opisujących kwalifikacje instruktora oraz ucznia.

2. Działania planowane

Planowane są następujące działania:

- Analiza zgromadzonego materiału i opracowanie Projektu Raportu Końcowego.
- Przesłanie Projektu Raportu Końcowego do zainteresowanych podmiotów w celu uzyskania ich uwag;
- Analiza uwag uzyskanych od zainteresowanych podmiotów i opracowanie Raportu Końcowego;
- Publikacja Raportu Końcowego.

KONIEC

Kierujący zespołem badawczym

.....
(podpis na oryginale)