



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	90/05			
Rodzaj zdarzenia:	WYPADEK			
Data zdarzenia:	6 czerwca 2005 r.			
Miejsce zdarzenia:	lotnisko EPLS			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	szybowiec SZD-56-2 „Diana 2”			
Dowódca SP:	pilot szybowcowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	1
Nadzorujący badanie:	Maciej Lasek			
Podmiot badający:	PKBWL			
Skład zespołu badawczego:	nie wyznaczano			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	INFORMACJA O ZDARZENIU[RAPORT]			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	09.09.2016			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Pilot zaplanował wykonanie przelotu treningowego w ramach przygotowania do Szybowcowych Mistrzostw Europy. Warunki pogodowe były dobre, wiatr z kierunku 250°-280° o prędkości 20-30 km/h. Pilot ustawił szybowiec dokładnie w osi wiatru na skraju wykoszonego pasa przed miejscem postoju szybowców. Szybowiec miał w skrzydłach 150 l balastu wodnego, a w ogonie 5.5 l. Samolotem holującym był Jak-12M. Do startu użyto 60-cio metrowej liny w celu zminimalizowania wpływu strumienia zaśmigłowego na równowagę poprzeczną szybowca podczas rozbiegu. Start rozpoczął się na kierunku 26. Po naprężeniu liny samolot przeciągnął holowany szybowiec ok. 20 m tak aby oddalić go od stojących obok innych szybowców, co spowodowało że przed szybowcem pozostało ok. 40 m powierzchni z krótko przystrzyżoną trawą. Pilot szybowca wychylił do startu klapy w położenie 5° i lekko

wysunął hamulce aerodynamiczne. W momencie osiągnięcia prędkości ok. 40 km/h i uzyskania większej sterowności poprzecznej, pilot zamknął hamulce aerodynamiczne i zaczął przestawiać klapy w pozycję 21°. W tym momencie doszło do opuszczenia lewego skrzydła szybowca i jego zaczepienia o wyższą w tym miejscu trawę. Pilot początkowo próbował przeciwdziałać temu wychyleniem lotek ale szybowiec zaczął tracić kierunek (według świadków o ponad 20°) co doprowadziło do trawersowania na głównym podwoziu z uniesionym kołem ogonowym. W tym momencie pilot wyczepił linę holowniczą, a szybowiec wykonał gwałtowny cyrkiel przez lewe skrzydło i łamiąc ogon zatrzymał się w pozycji odwróconej o 180° do kierunku startu.

Załoga: mężczyzna lat 55, nalot całkowity na szybowcach 6069 godz. w tym jako dowódca 6009 godz. 20 min. z tego na szybowcu „Diana-2” 10 lotów w czasie 30 godz. 10 min. W 2005 r. pilot wykonał 16 lotów, z tego 10 na szybowcu „Diana-2” (2 loty w marcu i 14 w kwietniu). Licencja, KTP, KWT i badania lotniczo lekarskie ważne.



Fot. 1 Widok szybowca po zatrzymaniu



Fot. 2 Pomiar wysokości trawy od miejsca rozpoczęcia rozbiegu do zatrzymania szybowca.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Przyczyną wypadku było spóźnione wyczepienie liny holowniczej po zaczepieniu skrzydłem o trawę.

Okolicznością sprzyjającą zdarzeniu mogła być zbyt duża wysokość trawy w miejscu rozbiegu.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Komentarz Komisji:

Według opinii pilota doświadczalnego wykonującego wcześniej loty na szybowcu Diana 2, do startu zalecane jest wychylenie klap na +14°. Ze względu na szczupłość miejsca w kabinie nie jest zalecana zmiana wychylenia klap podczas rozbiegu.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Maciej Lasek	<i>podpis na oryginale</i>