



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<i>1715/13</i>			
Rodzaj zdarzenia:	<i>WYPADEK</i>			
Data zdarzenia:	<i>27 października 2013 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>lotnisko EPLR</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>szybowiec SZD-30 Pirat</i>			
Dowódca SP:	<i>pilot szybowcowy</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	<i>1</i>	-	-
Nadzorujący badanie:	<i>Maciej Lasek</i>			
Podmiot badający:	<i>PKBWL</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>nie wyznaczano</i>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<i>INFORMACJA O ZDARZENIU[RAPORT]</i>			
Zalecenia:	<i>NIE</i>			
Adresat zaleceń:	<i>NIE DOTYCZY</i>			
Data zakończenia badania:	<i>09.09.2016</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W ramach lotów szybowcowych ze startem za wyciągarką zaplanowano wykonanie serii lotów szkolnych i treningowych. Instruktor organizujący loty przeprowadził z pilotami odprawę omawiając rozłożenie startu, warunki atmosferyczne oraz zadania przydzielone poszczególnym pilotom. Start został rozłożony na kierunku 290°. Według oceny instruktora wiatr wiał z prędkością około 4 m/s z kierunku odchylnego o 20°-30° w lewo od osi pasa i nie stanowił trudności w prawidłowym starcie i lądowaniu dla uczniów-pilotów i pilotów biorących udział w lotach.

Pierwszym lotem był lot szkolny z instruktorem na szybowcu „Bocian”, który przebiegł bez uwag. Do następnego lotu przygotował się pilot szybowcowy, dla którego był to pierwszy lot po uzyskaniu licencji pilota szybowcowego. Instruktor organizujący loty przypomniał pilotowi o utrzymywaniu prawidłowej prędkości podczas lądowania, a przed samym lotem skontrolował wzrokowo przygotowanie szybowca do lotu, zwracając uwagę na prawidłowe położenie steru wysokości w pozycji (drążek „oddany”).

Początkowa faza rozbiegu była prawidłowa, natomiast po oderwaniu szybowiec gwałtownie przeszedł na strome wznoszenie. Po nabraniu wysokości około 10-15 m szybowiec zaczął przechylać się w prawo, wyraźnie tracąc prędkość. Instruktor wydał komendę „zbyt stromo – oddaj drążek”. Szybowiec jeszcze przez chwilę się wznosił, a następnie przeszedł do łagodnego wznoszenia. W tym samym momencie nastąpiło przerwanie ciągu przez wyciągarkowego, który widząc szybowiec po starcie w nienormalnej pozycji (postawiony „krzyżem”) z pogłębiającą się tendencją do przechylania się na prawe skrzydło, przerwał ciąg. Szybowiec przez chwilę wyrównał lot, a następnie przechylił się na lewe skrzydło przechodząc na coraz gwałtowniejsze zniżanie i zderzył się z ziemią jednocześnie lewym skrzydłem i nosem pod kątem około 45°. Pilotowi natychmiast została udzielona pomoc przez przebywających na starcie pilotów, a następnie przez ratownika śmigłowca Lotniczego Pogotowia Ratowniczego. W wyniku wypadku pilot doznał poważnych obrażeń ciała, a szybowiec został zniszczony.



Szybowiec SZD-30 Pirat, nr fabryczny S.05-35, SP-2874, rok budowy 1975, nalot całkowity 2848 godzin, ARC, pozwolenie radiowe i polisa OC ważne.

Ogłędziny szybowca przeprowadzone po wypadku wykazały jego pełną sprawność. Do momentu zderzenia z ziemią zachowana była ciągłość układów sterowania, a załadunek mieścił się w zakresie przewidzianym Instrukcją Użytkowania w Locie.

Zaloga: mężczyzna lat 54, nalot ogólny 85:37, nalot samodzielny 63:08, nalot w ostatnich 90 dniach 9:25 w tym samodzielnie 8:38. Licencja SPL wydana w październiku 2013 r. Orzeczenie lotniczo-lekarskie ważne.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

- 1) Błąd w technice startu polegający na pominięciu fazy łagodnego wznoszenia i natychmiastowym przejściu do stromego wznoszenia bez zachowania równowagi poprzecznej i dopuszczenie do zmniejszenia prędkości podczas ciągu.
- 2) Niezabezpieczenie prędkości po przerwaniu ciągu i dopuszczenie do przeciągnięcia szybowca i wejścia w korkociąg.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Komentarz Komisji:

Pilot, według opinii instruktorów, w trakcie szkolenia wymagał wzmożonego nadzoru, miał problemy z oceną wysokości podczas podejścia do lądowania i utrzymywaniem prędkości adekwatnej do fazy lotu. Kilka miesięcy wcześniej, pilotując szybowiec Pirat w czasie podejścia do lądowania, doprowadził do przeciągnięcia szybowca podczas zbyt wysokiego wyrównania, w wyniku czego uszkodzony został ster kierunku. Dwa lata później, podczas lotu termicznego, pilot utracił orientację geograficzną i podczas lądowania w terenie przygodnym rozbił szybowiec.

Zdaniem Komisji, w podobnych przypadkach, rolą instruktora prowadzącego szkolenie ucznia-pilota jest eliminowanie podobnych błędów podczas szkolenia i nadzoru nad lotami samodzielnymi, a w przypadku braku możliwości wyeliminowania błędów zagrażających bezpieczeństwu lotu, zaproponowanie zaprzestania dalszego szkolenia.

Koniec

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