



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	1061/16			
Rodzaj zdarzenia:	WYPADEK			
Data zdarzenia:	25 maja 2016 r.			
Miejsce zdarzenia:	lotnisko EPPT			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	szybowiec SZD-50-3 Puchacz			
Dowódca SP:	uczeń-pilot			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	1
Nadzorujący badanie:	Maciej Lasek			
Podmiot badający:	Aeroklub Ziemi Piotrkowskiej			
Skład zespołu badawczego:	nie wyznaczano			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	INFORMACJA O ZDARZENIU[RAPORT]			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	28 czerwca 2016 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Loty szkolne na szybowcach ze startem za wyciągarką odbywały się z pasa 03 po prawym kręgu. Jako pierwsze wystartowały trzy szybowce na loty termiczne. Przed następnym lotem instruktor nadzorujący omówił z uczeń-pilot budowę kręgu nadlotniskowego z uwzględnieniem panujących warunków atmosferycznych (słaby wiatr z kierunku 010° o prędkości ok. 3,5 m/s). Start, wyczepienie i budowa kręgu nadlotniskowego była prawidłowa z zachowaną dwustronną łącznością między uczeń-pilot, a instruktorem nadzorującym. Po IV zakręcie instruktor nadzorujący ocenił, że tor lotu szybowca jest odchylony w lewo od nakazanego kierunku lądowania i polecił poprawić kierunek lotu w prawo. Pomimo wielokrotnych komend instruktora nadzorującego uczeń-pilot nie reagowała. Przed przyziemieniem szybowiec uderzył lewym skrzydłem (ok. 1 metr od końcówki skrzydła) w oparcie siedzenia kierowcy traktorka

służącego do transportu szybowców, przeleciał na bardzo małej wysokości nad „kwadratem” (instruktor był zmuszony rzucić się na ziemię w celu uniknięcia uderzenia przez szybowiec) i przyziemił na pasie neutralnym na wysokości strzały. W końcowej fazie dobiegu szybowiec lekko stracił kierunek w lewo.

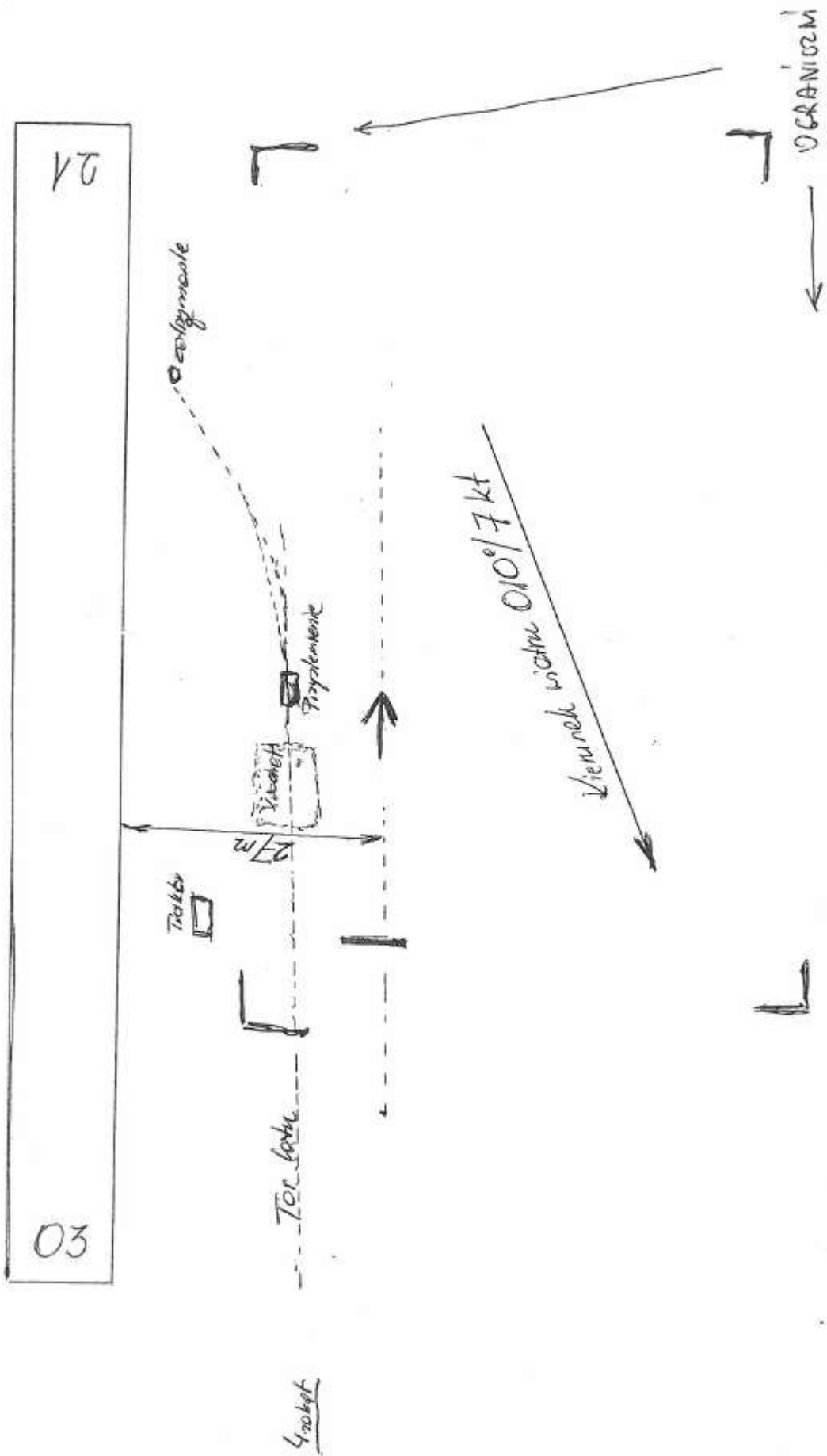
Po lądowaniu uczeń-pilot przyznała, że nieprawidłowo oceniła poprawkę na boczny wiatr przez co tor lotu szybowca był odchylony od osi pasa. Przyznała też, że cały czas słyszała polecenia instruktora nadzorującego nie umiała jednak racjonalnie wyjaśnić dlaczego się do nich nie zastosowała. W dniu wypadku nalot uczeń-pilot wynosił 12 godz. 20 min. w tym nalot samodzielny 1 godz. 22 min. W sezonie 2016 uczeń-pilot wykonywała loty 21.05. (trzy loty po kręgu w łącznym czasie 12 minut), 23.05. (3 loty w czasie 32 minut) i 24.05. lot termiczny (1 godz. 30 minut). Instruktor nadzorujący nie miał uwag do wykonywanych lotów oceniając je jako wykonane dobrze.



Fot.1 Uszkodzenia skrzydła szybowca



Fot.2 Uszkodzenia ściągarki (traktorek ściągający szybowce)



SZKIC INSTRUKTORA OBRAMUJĄCY PRZEBIEG ZDARZENIA

Rys.1 Szkic miejsca zdarzenia

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Przyjęcie zbyt dużej poprawki na wiatr podczas podejścia do lądowania i brak reakcji na komendy instruktora nadzorującego.

Zastosowane środki profilaktyczne:

Z uczeń-pilot wykonano dodatkowe loty sprawdzające i dopuszczono do dalszych lotów samodzielnych.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Komentarz Komisji:

Błędy podczas planowania podejścia do lądowania mogą pojawić się na każdym etapie szkolenia ucznia-pilota. Ważnym jest jednak, aby wystąpienie sytuacji nietypowej w locie (w omawianym powyżej przypadku było to odchylenie szybowca od nakazanego toru lotu) nie skutkowało blokadą decyzyjną u ucznia-pilota (w formie stuporu). W procesie szkolenia trudno jest aranżować wszystkie możliwe sytuacje niebezpieczne lub nietypowe, po to aby móc poznać reakcje ucznia po ich zaistnieniu. Dlatego zdaniem Komisji, po wystąpieniu sytuacji jak omawiane zdarzenie, lub podobnego, instruktor podczas lotów doskonalących powinien spróbować zasymulować podobne zdarzenie i w oparciu o wnikliwą obserwację reakcji szkolonego ucznia zaplanować odpowiednio dalsze loty doszkalające.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Maciej Lasek	