



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

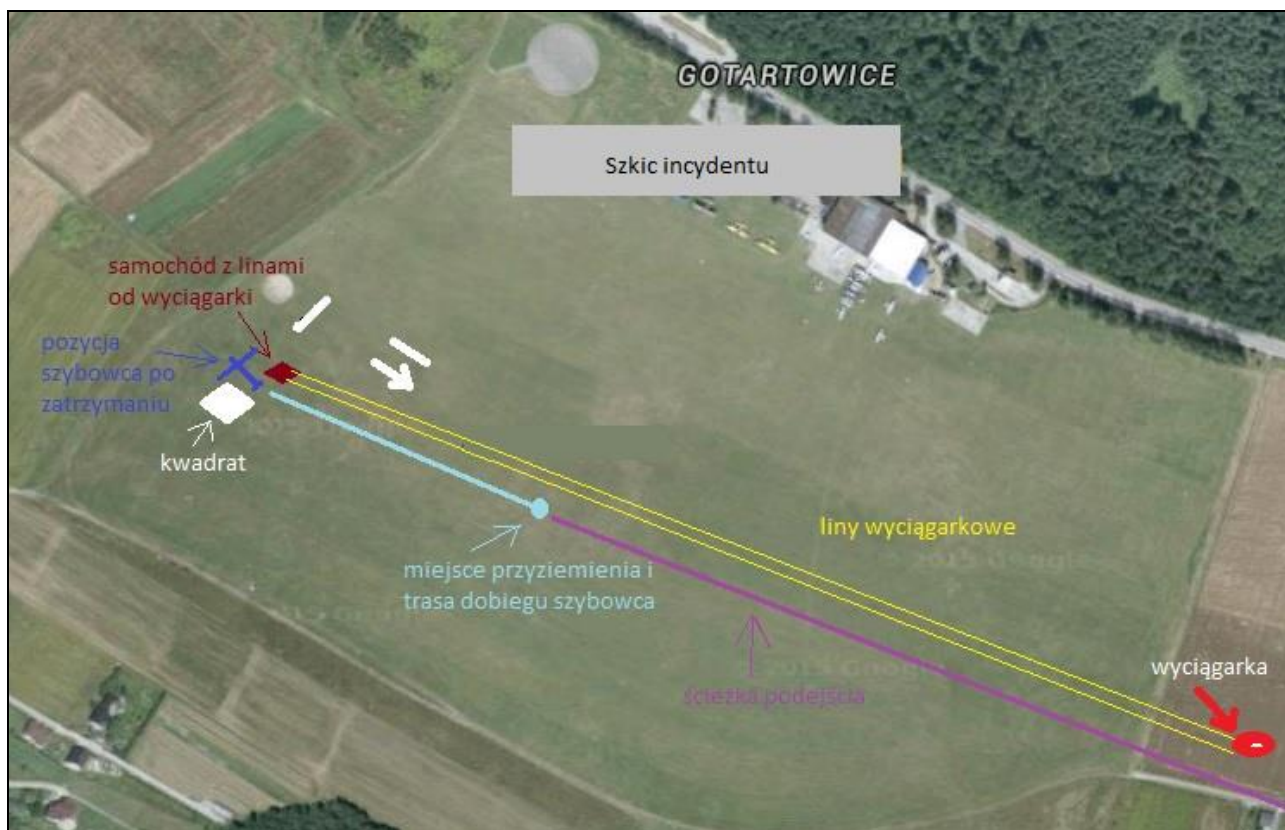
Numer ewidencyjny zdarzenia:	2120/15			
Rodzaj zdarzenia:	POWAŻNY INCYDENT			
Data zdarzenia:	1 października 2015 r.			
Miejsce zdarzenia:	lotnisko Gotartowice k/Rybnika (EPRG)			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	szybowiec SZD-54-2 Perkoz			
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-3796			
Użytkownik / Operator SP:	OSL BB AERO			
Dowódca SP:	pilot instruktor szybowcowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
				2
Nadzorujący badanie:	Michał Cichoń			
Podmiot badający:	Komisja użytkownika SP			
Skład zespołu badawczego:	nie wyznaczano			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	28 października 2015 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Pilot instruktor szybowcowy (mężczyzna lat 67) wykonywał, wraz z pasażerem, lot na szybowcu SZD-54-2 Perkoz. Miejscem startu i zamierzonego lądowania było lotnisko Gotartowice k/Rybnika (EPRG). Start odbył się za wyciągarką szybowcową na kierunku ok. 120°. Wyczepienie szybowca nastąpiło prawidłowo na wysokości ok. 220 m (wg oświadczenia pilota). Po wyczepieniu pilot próbował nawiązać kontakt z termiką, lecz noszenia zanikały. Szybowiec sukcesywnie opadał w krążeniu. Po utracie wysokości umożliwiającej budowę kręgu nadlotniskowego, pilot podjął decyzję o lądowaniu

przeciwnie do kierunku startu. Pilot zaplanował lądowanie z wiatrem na pasie startu, wzdłuż rozciągniętych lin wyciągarkowych (rys.1).

Po przyziemieniu szybowiec, bez zmiany kierunku toczenia, w końcowej fazie dobiegu uderzył prawą końcówką skrzydła w samochód rozwijający liny od wyciągarki (rys.1÷7). Następnie lewe skrzydło uderzyło krawędzią natarcia w maszt anteny radiowej ustawiony w „kwadracie” (rys.1,8). Po zatrzymaniu się szybowca załoga nie doznając żadnych obrażeń opuściła kabinę. Zdarzenie zaistniało o godz. 16:20 LMT.



Rys.1 Szkic sytuacyjny miejsca zdarzenia szybowca SZD-54-2 Perkoz (wykonany przez podmiot badający)

W wyniku zdarzenia uszkodzeniu uległy: prawa końcówka skrzydła na krawędzi natarcia oraz jej dźwigar, który łączy ją ze skrzydłem; okucie łączące lotkę końcówki skrzydła w miejscu przekazywania napędu ze skrzydła; krawędź natarcia lewego skrzydła. Charakter i zakres uszkodzeń szybowca pokazano na zdjęciach (rys.2÷8). Po wykonaniu zdjęć uszkodzonych elementów, szybowiec przetransportowano do hangaru.

Pilot posiada licencję SPL ważną bezterminowo oraz uprawnienie FI ważne do 13.04.2016 r. Badania lotniczo-lekarskie klasy 2 z ograniczeniem VNL, ważne do 06.03.2016 r.; KWT ważne do 13.03.2016 r.; KTP ważne do 30.05.2016 r. Nalot ogólny pilota na szybowcach wynosił: 889 godz. (w 1577 lotach), z czego jako dowódca: 707 godz. Nalot w ostatnich 90 dniach: 23 godz., w tym na szybowcu Perkoz: 8 godz. Według książki pilota w pozycji „Kwalifikacje do lotów na typach szybowców”, posiada doświadczenie na 12 typach szybowców.



Rys.2÷7 Widoczne uszkodzenia końcówki prawego skrzydła na krawędzi natarcia oraz okucia łączącego lotkę końcówki skrzydła (fot. podmiot badający)



Rys.8 Widoczne uszkodzenia krawędzi natarcia lewego skrzydła szybowca SZD-54-2 Perkoz (fot. podmiot badający)

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

1. Niewłaściwa decyzja pilota o lądowaniu na wprost rozłożonego „kwadratu” a nie na pasie lądowania, pomimo braku jakiegokolwiek ruchu na polu wzlotów i pasie lądowania;
2. Brak decyzji pilota o ominięciu miejsca, w którym był zlokalizowany „kwadrat” szybowcowy i kontynuowanie dobiegu w kierunku przeszkód.

Okoliczności sprzyjające:

1. Brak podjęcia decyzji o budowie kręgu po wyczepieniu szybowca na wysokości ok. 220 m;
2. Próba nawiązania kontaktu z termiką w godzinach popołudniowych poniżej wysokości krytycznej;
3. Nieuwzględnienie siły wiatru podczas lądowania przeciwnie do kierunku startu.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

Zaplanowano przeprowadzić z personelem lotniczym szkolenie przypominające o zasadach budowy kręgu po starcie za wyciągarką, omijaniu przeszkód oraz uwzględnianiu wysokości krytycznych podjęcia decyzji o lądowaniu.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Michał Cichoń	<i>podpis na oryginale</i>