

Część opisowa:**1. Informacje o locie****1.1. Historia lotu**

Dowódcą statku powietrznego Bocian SP-2813 był instr. pil. [imię] [nazwisko] pilotem sprawdzanym – instr. pil. [imię] [nazwisko]. Lot był wykonywany w/g zadania I ćwiczenia 8 – loty sprawdzające przed wylotem samodzielnym. W trakcie startu za wyciągarką na wysokości ok. 30 m nastąpiło odpadnięcie tylnej owiewki kabiny pilotów. Owiewka uderzyła w statecznik pionowy powodując jego uszkodzenie. Szybowiec bezpiecznie wylądował na pasie lądowania przy kwadracie szybowcowym.

1.2. Obrażenia osób

Nie wystąpiły

1.3. Uszkodzenia statku powietrznego

W wyniku uderzenia owiewki w statecznik pionowy nastąpiło jego uszkodzenie na wysokości 3, 4 i 5 żebra. Uszkodzone: listwa natarcia statecznika pionowego, pokrycie sklejkowe statecznika pionowego, przebite pokrycie płócienne steru kierunku, tylna owiewka kabiny.

1.4. Inne uszkodzenia

Nie dotyczy

1.5. Informacje o składzie osobowym

dowódca – instr. pil. [imię] [nazwisko], instr. pil. [imię] [nazwisko]

1.6. Informacje o statku powietrznym

Szybowiec typu: SZD-9 bis Bocian 1E Nr fabryczny: P-671 Rok budowy: 1974
Świadectwo zdatności do lotu ważne do dnia 09.06.2004

1.7. Informacje meteorologiczne

Prognoza na rejon Suwałk
Ważna od godz. 05.00 do 12.00 Z dn. 25.07.2003

Rejon na skraju wyżu wschodnioeuropejskiego
Wiatr dolny 080-110/110-140 st., 5-15 km/h.
Wiatr górny do 1000 m n.p.m. 120-150 st., 15-25 km/h.

Bez zjawisk

Widzialność pozioma > 10 km.

Chmury: miejscami 1/8-3/8 Ci > 6000 m n.p.m. i 1/8-3/8 Ac 3200/3500 m n.p.m. oraz po 08 Z 1/8-4/8 Cu 1000-1200/3000 m n.p.m.

Izoterma 0 st. na wys. ok. 3500 m. n.p.m.

Oblodzenia brak.
Turbulencja słaba.
Równowaga powietrza stała przechodząca w chwiejną

1.8. Środki nawigacyjne

Nie dotyczy

1.9. Łączność

Zachowana obustronna łączność radiowa

1.10. Informacje o lotnisku

Lotnisko Aeroklubu Suwalskiego (EPSU)

1.11. Rejestratory pokładowe

Nie dotyczy

1.12. Informacje o szczątkach i zderzeniu

Tylna część owiewki po odpadnięciu od szybowca spadła na ziemię ok. 100 m od kwadratu szybowcowego ulegając uszkodzeniu.

1.13. Informacje medyczne i patologiczne

Nie dotyczy

1.14. Pożar

Nie dotyczy

1.15. Czynniki przeżycia

Nie dotyczy

1.16. Badania i ekspertyzy

W wyniku przeprowadzonych badań stwierdzono, iż przyczyną odpadnięcia owiewki było zużycie mocowania z prawej strony kadłuba.

1.17. Informacje o działalności j.o. lotn. i administracji

Nie dotyczy

1.18. Informacje uzupełniające

Szybowiec został naprawiony w Lotniczym Zakładzie Serwisowym P&P Olsztyn ul. Sielska 36 w dniu 08.08.2003.

1.19. Nowe metody badań

Nie dotyczy

2. Analiza

O zaistniałym wypadku powiadomiono Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych. Do zbadania zdarzenia powołano w Aeroklubie Suwalskim komisję BL w składzie: przewodniczący – instr. pil. szyb. I kl. Dariusz Wiśniewski, członkowie – instr. pil. szyb. I kl. Andrzej Szuliński, mechanik obsługi Mieczysław Wierzbicki, mechanik obsługi Łukasz Stachowicz.

Z oględzin i analizy wynika, iż stan szybowca przed wykonywaniem lotów nie budził zastrzeżeń. Przed lotem instruktor wraz z pilotem sprawdzanym omówili sposób wykonywania lotów za wyciągarką.

3. Wnioski

Omówić z pilotami Aeroklubu Suwalskiego zaistniałą sytuację, sprawdzić znajomość zasad przeprowadzania przeglądów przedlotowych wykonywanych przez pilotów, wyciągać surowe konsekwencje w stosunku do osób zaniedbujących wykonywanie przeglądów lub wykonujących je niewłaściwie