

# PROTOKÓŁ BADANIA INCYDENTU LOTNICZEGO

## Część opisowa

### 1. INFORMACJA O LOCIE

#### 1.1 Historia lotu

W dniu 31.08.2003r. na lotnisku „ŻAR” (EPZR) wykonywano loty szybowcowo - samolotowe. Po odprawie przedlotowej o godzinie 13<sup>28</sup> rozpoczęto loty szybowcowe.

Uczeń Pilot \_\_\_\_\_ wystartował na szybowcu JUNIOR o nr rej. SP-3424 o godz.: 13<sup>56</sup> jako 4 w kolejce startów. Start bez uwag, natomiast podczas wznoszenia na wysokości ok. 60m nad ziemią nastąpiła krótkotrwała przerwa w pracy silnika samolotu holującego. Pilot samolotu kontynuował wznoszenie i jednocześnie zaczął wykonywać zakręt w prawo w celu powrotu do lotniska. Podczas wykonywania zakrętu nastąpiła ponownie krótkotrwała przerwa w pracy silnika samolotu – było to w pozycji ok. 90° do osi pasa startowego. Pilot szybowca widząc drugie zakłócenie pracy silnika wyczepił się i przyjął kurs do lotniska. Pilot nie mógł określić na jakiej wysokości nastąpiło wyczepienie, ale ocenia się wg zeznania na ok. 100m nad ziemią czyli ok. 60m nad poziom proggu pasa startowego. Pilot samolotu dokręcił bezpiecznie zakręt, wylądował na lotnisku, i skołował na miejsce postoju. Silnik pracował aż do wyłączenia. Pilot szybowca również dokręcił zakręt i wyszedł na prostą do lądowania na pasie. Kąt podejścia był bardzo płaski i przebiegał nad prywatną łąką na której pasły się krowy. Pilot postanowił ominąć krowy i zmienił kierunek lotu w prawo o ok. 40°. W chwili wykonywania tego manewru w końcowej fazie nastąpiło przyziemienie. Na podstawie śladów przyziemienie nastąpiło na lotnisku ok. 40m od krawędzi proggu pasa na kierunku ok. 50° od osi pasa w prawo. Przyziemienie było z lewym trawersem. Podczas dobiegu nastąpiło położenie skrzydła lewego i w końcowym momencie cyrkiel o 90° w lewo, następnie zatrzymanie się szybowca i cofnięcie się o parę metrów - ze względu na pochyłość terenu lotniska. Podczas cofania skrzydło lewe opierało się na ziemi a lotka tego skrzydła wychylona była w dół. Lotka ta końcówką zaczepiła o ziemię i nastąpiło jej uszkodzenie.

#### 1.2 Obrażenia osób

Pilot, oraz osoby trzecie nie doznały w związku z wypadkiem obrażeń.

#### 1.3 Uszkodzenia statku powietrznego

Uszkodzona lotka na długości ok. 80cm od strony końcówki skrzydła. Część zawiasowa lotki przy skrzydle nie uległa uszkodzeniu.

#### 1.4 Inne uszkodzenia

Brak.

#### 1.5 Informacje o składzie osobowym

Uczeń pilot szybowcowy \_\_\_\_\_ członek Aeroklubu Gdańskiego wiek 45 lat.

III kl. pilota szybowcowego uzyskał 31.07.2002r. w Pruszczu Gdańskim.

Posiada 211 lotów i nalot ogólny 68 godz. na szybowcach, lata na pięciu typach szybowców,

Z uprawnień posiada upoważnienie do wykonywania lotów za samolotem z dnia 03.05.2003r. oraz upoważnienie do lotów żaglowych na zboczu z dnia 28.08.2003r.

Badania lotnicze GOBLL z dnia 21.11.02r ważne 1rok.

KWT z dnia z dnia 08.03.2003r. ważne 1 rok.

Pilot samolotu holującego \_\_\_\_\_ członek aeroklubu ROW w Rybniku wiek 46 lat

Posiada 4250 startów i nalot 1509 godz.

Posiada licencję pilota samolotowego zawodowego D \_\_\_\_\_ ważną do 11.03.2004r

KWT z dnia 23.03.2003r. ważne 1 rok

KTP z dnia 27.03.2003r. ważny 1 rok

#### 1.6 Informacje o statku powietrznym

Szybowiec Junior nr fabryczny B-1786 o znakach rejestracyjnych SP-3424, jest własnością Aeroklubu Polskiego a użytkownikiem jest GSS AP „ŻAR”.

Od początku eksploatacji szybowiec wykonał 1330 lotów w czasie 2107<sup>h47 min</sup>.

Szybowiec posiada świadectwo zdatności do lotu ważne do 16.03.2004

świadectwo rejestracji wystawione dnia 13-08-1987r. na APRL;

świadectwo oględzin okresowe nr 18 nadane zostało dnia 17-03-2003r.

Samolot holujący Jak 12 M nr fabr. 169663 nr rejestru 1893 znaki rejestr. SP-AWG, jest własnością Aeroklubu Polskiego a użytkownikiem jest GSS AP „ŻAR”.

Od początku eksploatacji samolot wykonał 35646 lotów w czasie 5908 godz. 50 min.

Samolot posiada świadectwo zdatności do lotu ważne do 03.04.2004

świadectwo rejestracji wystawione dnia 15-07-1974r. na APRL;

świadectwo oględzin okresowe nr 49 nadane zostało dnia 04-04-2003r.

Silnik samolotu AI 14 RA nr fabr. KA816 415 nr rejestru -5991

## **1.7 Informacje meteorologiczne**

Według prognozy pogody IMGW o/Kraków (załącznik) z dnia 31-08-2003r, w godzinach 5<sup>00</sup> do 12<sup>00</sup> czasu UTC, rejon znajdował się w strefie oddziaływania niżu z ośrodkiem nad rosją. Przewidywany wiatr dolny 280-240 st. 5-20 km/h na 400m 240-270 st. 15-20 km/h na 1000m 240-270 st. 20-30 km/h  
Zachmurzenie duże z większymi przejaśnieniami w drugiej części okresu oraz, przelotne opady.  
W prognozie z godziny 12<sup>00</sup> do 18<sup>00</sup> UTC większych zmian nie zanotowano.  
Pokrycie chmur: 0-7/8Cu,Sc; w opadzie 7/8Cb;

Zgodnie z zeznaniami faktycznie na lotnisku wiatr był niezauważalny, a zachmurzenie wg. Kierownika Lotów to pełne pokrycie chmurami średnimi warstwowymi.

## **1.8 Środki nawigacyjne**

Nie dotyczy.

## **1.9 Łączność**

Szybowiec posiadał sprawną radiostację typu RS-6101, samolot sprawną radiostację RS-6102

## **1.10 Informacje o lotnisku**

Lotnisko ŻAR położone jest na zboczu Góry ŻAR. Posiada główny pas startowy na kierunku 230-050 st. Pas startowy jest nachylony 6,5%, długość pasa wynosi 460m- nawierzchnia trawiasta.  
ARP lotniska znajduje się 385m npm.

## **1.10 Rejestratory pokładowe**

Nie było.

## **1.11 Badania i ekspertyzy**

Nie było

## **1.12 Informacje medyczne i patologiczne**

Piloci oraz kierownik lotów poddani zostali badaniom na zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu – wynik dla wszystkich był negatywny, a protokół na wniosek ubezpieczyciela i Komisji BWL będzie wydany przez Komisariat Policji w Oczkowie k. Żywca.

## **1.13 Pożar**

Nie było.

## **1.14 Czynniki przeżycia**

Nie było.

## **1.15 Badania i ekspertyzy**

Nie było.

## **1.16 Informacje o działaniu j. o .lotn. i administracji**

Nie było.

## **1.17 Informacje uzupełniające**

Brak.

## **2 ANALIZA**

Na lotnisku ŻAR w czasie startu i wznoszenia do wysokości 100m należy wzmożać szczególną uwagę. Zabudowania, jezioro i bezpośrednia bliskość góry na przedłożeniu lotniska uniemożliwiają na lądowanie na wprost podczas przerwane go startu. Pilot samolotu po usłyszeniu nierównej pracy silnika podjął prawidłową decyzję wykonując zakręt natychmiast w stronę lotniska a po wyczepieniu się szybowca lądował na pasie. Pilot szybowca nie czekając wyczepił się w dobrym momencie będąc 90 st. do osi pasa mógł przeprowadzić normalne lądowanie na kierunku. Przeszkodą jednak była psąca się na pobliskiej łące krowa. Pilot szybowca zmuszony do jej omińnięcia wykonał odchylenie od kierunku i ze względu na małą wysokość lotu nie zdołał doprowadzić szybowca do lotu poprawnego i przyziemił z lewym trawersem kładąc lewe skrzydło na ziemi. Szybowiec po przetoczeniu się ok.20m wykonał obtót o 90 w lewo i ze względu na pochyłość lotniska cofnął się ze stokiem o kilka metrów. Lotka skrzydła lewego leżącego na ziemi była wychylona w dół i podczas cofania zaczęła o podłoże i nastąpiło jej uszkodzenie.

## **3 PRZYCZYNA ZAISTNIENIA WYPADKU LOTNICZEGO**

Przyczyną powstania incydentu były przerwy w pracy silnika samolotu spowodowane awarią iskrownika co doprowadziło do zdecydowania się ucznia pilota na wyczepienia szybowca mimo małej wysokości lotu i dolotu do lotniska. Uczeń pilot po omińnięciu przeszkody w postaci pasącej się krowy na pobliskiej łące nie zdołał doprowadzić szybowca do normalnego położenia do lądowania i w efekcie przyziemił z lewym trawersem co w końcowej fazie dobiegu doprowadziło do niekontrolowanego obrotu szybowca o 90st. A w cofającym się lewym skrzydle wyłamała się lotka.

## **4 ZALECENIA PROFILAKTYCZNE**

Wypadek omawiać z uczestnikami lotów na lotnisku ŻAR. Przypomnieć sposoby postępowania w sytuacjach niebezpiecznych związanych ze startem na lotnisku ŻAR. Uczniowi pilotowi zalecono wykonanie lotów instruktorskich przed lotami samodzielnymi związanych ze sposobem postępowania w sytuacjach przerwane go startu.