RAPORT WSTĘPNY O WYPADKU (POWAŻNYM INCYDENCIE) LOTNICZYM
I – OKREŚLENIE ZDARZENIA

INFORMACJA O ZDARZENIU

Nr akt sprawy

675/09

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia

Polska

Miejscowość, X – w pobliżu / współrzędne geograficzne (w stopniach i minutach)

lotnisko Lisie Kąty (EPLK) **N 53º31'12" ; E 18º50'56" ;**

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

2009	08	17
Rok	Miesiąc	Dzień

Czas lokalny zdarzenia

17	30
Godz.	Min.

STATEK POWIETRZNY

Producent SP

DG – Flugzeugbau GmbH

Typ SP

szybowiec, LS8-t

Znaki rejestracyjne SP

SP-3768

Państwo rejestracji SP

POLSKA

Nazwa użytkownika SP

prywatny

II – PRZEBIEG LOTU

LOTNICTWO KOMUNIKACYJNE

Rodzaj lotu

1. ☐ pasażerski
2. ☐ cargo
3. ☐ pasaż./cargo
4. ☐ przebazowanie
5. ☐ szkolny / kontrolny
6. ☐ inny
7. ☐ nieznany

S ☐ lot regularny N ☐ lot nieregularny Z ☐ nieznany

D ☐ lot krajowy I ☐ lot międzynarodowy Z ☐ nieznany

LOTNICTWO OGÓLNEGO PRZEZNACZENIA

Rodzaj lotu

Szkolny lub treningowy
10. ☐ z instruktorem 11. ☐ samodzielny 12. ☐ kontrolny
1Y. ☐ inny

Niehandlowy
20. ☐ w celach własnych 21. ☐ służbowy 22. ☐ rządowy
23. ☐ specjalny 24. ☐ nad otwartym morzem 2Y. ☐ inny
2Z. ☐ nieznany

Handlowy
30. ☐ lot agro 31. ☐ lot gaśniczy 32. ☐ lot obserwacyjny
33. ☐ lot reklamowy 34. ☐ z ładunkiem podwiesz. 35. ☐ lot sanitarny
36. ☐ transport drewna 37. ☐ nad otwartym morzem 3Y ☐ inny

Loty różne
40. ☐ lot badawczy 41. ☐ nielegalny 42. ☐ przebazowanie
43. ☐ lot poszukiwawczy 44. ☒ pokazowy / sportowy 45. ☐ akwizyc./ pokaz.
4Y. ☐ inny 4Z. ☐ nieznany

Rodzaj użytkownika

1. ☐ aeroklub / szkoła lotn. 2. ☐ spółka 3. ☐ przeds. Państw.
4. ☒ użytk. Prywatny 5. ☐ sprzedaż / wynajem Y. ☐ inny
Z. ☐ nieznany

TRASA LOTU

Ostatni punkt odlotu

E P L K

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

Czy: S ☒ taki sam jak nazwa miejscowości, w której zaistniało zdarzenie

Planowany punkt docelowy

E P L K

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

Czy: S ☒ taki sam jak nazwa miejscowości, w której zaistniało zdarzenie

Długotrwałość lotu

3 4 2

DO DNIA RAPORTU WSTĘPNEGO NIE USTALONO ☐ **zdarzenie zaistniało na ziemi**

III – OBRAŻENIA CIAŁA

	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczne	Nie było	Nieznane
Załoga		1		2	
Pasażerowie					
Osoby postronne	0	0	0		

Uwaga: Dane wiadome w dniu pisania raportu

IV – USZKODZENIA

Uszkodzenia statku powietrznego

D ☐ zniszczony S ☒ poważnie uszkodzony M ☐ nieznacznie uszkodzony N ☐ nie było Z ☐ nie ustalono

V – INFORMACJA METEOROLOGICZNA

Ogólna sytuacja meteorologiczna

1 ☒ VMC 2 ☐ IMC Z ☐ nie ustalono

Warunki oświetlenia

1 ☐ świt 2 ☒ oświetlenie dzienne 3 ☐ zmierzch

4 ☐ noc księżycowa 5 ☐ noc ciemna Z ☐ nie ustalono

KOLEJNOŚĆ WYSTĘPOWANIA WYDARZEŃ

KOLEJNOŚĆ ZDARZEŃ:	ETAP LOTU:
DOLOT DO LOTNISKA PRZECIĘCIE LINII METY ZAWODÓW LĄDOWOANIE „Z PROSTEJ” PRÓBA OTWARCIA PODWOZIA NAD ZIEMIĄ ZDERZENIE Z ZIEMIĄ	*LĄDOWANIE*

CZĘŚĆ OPISOWA:

W dniu 17.08.2009 na lotnisku w Lisich Kątach pod Grudziądzem rozgrywana była kolejna konkurencja Szybowcowych Mistrzostw Polski z metą (punktem końcowym trasy) wyłożoną na lotnisku.

Pilot szybowca LS8-t wykonywał dolot do lotniska z zamiarem wykonania lądowania „z prostej" po przecięciu linii mety. Sytuacja ruchowa na lotnisku pozwalała na wykonanie takiego lądowania. Po przecięciu przez szybowiec linii mety, jeden z obserwatorów znajdujących się na stanowisku kierownika sportowego zauważył brak wypuszczonego podwozia o czym przez radio powiadomiono pilota szybowca. Szybowiec, znajdując się około 1 m nad ziemią, zwiększył wysokość do około 4-5 m a następnie, w trakcie próby wypuszczenia podwozia, nagle pochylił nos i zderzył się z ziemią pod kątem około 40º. W wyniku zderzenia z ziemią pilot doznał poważnych obrażeń ciała a szybowiec został bardzo poważnie uszkodzony.

Z ustaleń Zespołu badawczego PKBWL wynika, że przyczyną nagłej zmiany toru lotu było „wyślizgnięcie" się drążka sterowego szybowca w trakcie zmiany uchwytu z prawej na lewą rękę, w celu wypuszczenia podwozia (prawą ręką). W trakcie dolotu szybowiec był wytrymowany na dużą prędkość („ciężki na nos"). Po zmniejszeniu prędkości lotu i puszczeniu drążka sterowego, sprężynowy układ trymera wywołał gwałtowne wychylenie steru wysokości do dołu (w celu zwiększenia prędkości do warunków ustawionych trymerem w trakcie dolotu), co wywołało nagłe pochylenie szybowca, któremu, ze względu na fazę lotu (4-5 m nad ziemią) pilot nie zdążył zapobiec.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu zdarzenia były:

1. Nie wypuszczenie przez pilota podwozia w końcowej fazie dolotu do linii mety (na większej wysokości),
2. Usytuowanie linii mety na lotnisku, co w połączeniu z możliwością wykonania dolotu „na styk" i lądowania z prostej daje pilotowi mało czasu na skorygowanie konfiguracji do lądowania lub zmianę miejsca (lub kierunku) przyziemienia spowodowaną np. sytuacją ruchową na lotnisku.
3. Brak możliwości (z formalnego punktu widzenia) wystawienia przez organizatora zawodów Kierownika Lotów – osoby koordynującej lądowania szybowców.

WYDANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE

nie zaproponowano

PROPONOWANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE

1) Rozważyć wprowadzenie zmiany w regulaminie rozgrywania zawodów szybowcowych dotyczącej umiejscowienia mety konkurencji poza lotniskiem z określeniem minimalnej wysokości jej przecięcia w odległości zapewniającej swobodny dolot i do lotniska po zakończeniu konkurencji i wykonanie manewru do lądowania.
2) Rozważyć zmianę przepisów lotniczych przywracającą funkcję Kierownika Lotów.

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM

podpis na oryginale