

RAPORT KOŃCOWY

z badania zdarzenia statku powietrznego o maksymalnym ciężarze startowym nie przekraczającym 2250 kg*

Niniejszy raport jest dokumentem prezentującym stanowisko dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń profilaktycznych. Raport jest wynikiem badania przeprowadzonego jedynie w celach profilaktycznych w oparciu o obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego i krajowego. Badanie zostało przeprowadzone bez konieczności stosowania prawnej procedury dowodowej. Sformułowania zawarte w niniejszym raporcie, w związku z Art. 134 ustawy Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz.696 z zm.) nie mogą być traktowane jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie. Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności. W związku z powyższym wszelkie formy wykorzystania niniejszego raportu do celów innych niż zapobieganie wypadkom i poważnym incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji. Raport niniejszy został sporządzony w języku polskim. Inne wersje językowe mogą być przygotowywane jedynie w celach informacyjnych.

1. Rodzaj zdarzenia: „WYPADEK”.
2. Badanie przeprowadziła Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych.
3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia: 13.05.2009 godz.17:04.
4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania: start – EPLS (Leszno), lądowanie EPLS.
5. Miejsce zdarzenia: EPLS współrzędne geograficzne 51°50' 18,49", 22°23' 40,40”.
6. Rodzaj, typ, znaki rozpoznawcze, właściciel statku powietrznego, użytkownik, opis uszkodzeń: Szybowiec SZD-48-1 Jantar std 2¹ o znakach rozpoznawczych D-4085 - własność prywatna.

Uszkodzenia: zniszczona osłona kabiny z zawiasami, wylaminowana konsola przednia i tylna zawieszenia napędów drążka sterowego, oderwane boczne burty, uszkodzona spodnia część kadłuba, rozszczelnione zbiorniki balastowe, uszkodzone dolne poszycie lewego skrzydła w części krawędź natarcia-dźwigar na obszarze około 45cm w odległości 1,5m od końcówki skrzydła. Szybowiec kwalifikuje się do naprawy drobnej oraz do wykonania czynności „po twardym lądowaniu” zgodnie z terminarzem prac okresowych zawartym w Instrukcji Obsługi Technicznej.
7. Typ operacji: lot samodzielny po trasie wieloboku 300 km w ramach zawodów szybowcowych.
8. Faza lotu: lądowanie.
9. Warunki lotu: VFR.
10. Czynniki pogody: bez wpływu na wypadek.
11. Organizator lotów: Centralna Szkoła Szybowcowa Aeroklubu Polskiego Leszno.

* Forma i zakres niniejszego raportu nie spełniają wszystkich wytycznych zawartych w Dodatku „Wzór raportu końcowego” Załącznika 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

¹ W zgłoszeniu jest informacja o Jantarze std 3. Po analizie danych i znakach SZD-48-1 zespół badawczy ustalił, że wypadkowi uległ szybowiec Jantar 2.

12. Dane dotyczące dowódcy statku powietrznego: mężczyzna lat 60, pilot z licencją pilota szybowcowego. Posiadacz złotej odznaki szybowcowej z 3 diamentami. Uprawnienia do wykonywania lotów na szybowcach: Puchacz, Junior, Mucha std, Pirat, Cobra, Jantar, Jantar std 2, Jantar 2b. Nalot ogólny: 953 godz. 18 min, nalot za ostatnie 90 dni – 33 godz. 41 min, nalot za ostatnie 24 godz. – 4 godz. 41 min. Nalot na szybowcu Jantar: całkowity - 447 godz. 10 min, nalot za ostatnie 90 dni – 33 godz. 24 min, nalot za ostatnie 24 godz. – 4 godz. 41 min.
13. Obrażenia załogi i pasażerów: bez obrażeń – po wypadku pilot szybowca odczuwał bóle kręgosłupa i poddał się badaniom w szpitalu. Po dwóch dniach opuścił szpital.
14. Opis przebiegu i analiza zdarzenia:

Dnia 13 maja 2009 r. w Centralnej Szkole Szybowcowej Aeroklubu Polskiego w Lesznie odbywały się Szybowcowe Mistrzostwa Polski w klasie otwartej i Krajowe Zawody Szybowcowe o puchar prezydenta miasta Leszno. W ramach tych zawodów rozgrywano konkurencję szybowcową – wielokąt 300 km. Po wykonaniu konkurencji pilot z licencją pilota szybowcowego na szybowcu Jantar std 2 o godz. 17:04. czasu lokalnego podchodził do lądowania bezpośrednio z trasy, na kierunku lądowania 06, na wysokości 3 m z prędkością 110 km/h. Kierowanie lotami odbywało się z wieży portu lotniczego. W rejonie lądowania znajdował się pomocnik kierownika lotów, pilot z licencją pilota szybowcowego z uprawnieniami instruktorskimi klasy 2 i z licencją samolotową turystyczną, którego zadaniem było, między innymi, przypominanie lądującym pilotom o wypuszczeniu podwozia. Zauważył on, że szybowiec o znakach startowych WS i znakach rozpoznawczych D-4085 przeciął linię mety na wysokości 3 m i kontynuował lot do lądowania ze schowanym podwoziem. Pomocnik kierownika lotów podał przez radio komendę: „Whisky Sierra wypuść podwozie”. Kilka sekund po tej komendzie szybowiec przeszedł na zniżanie pod dużym kątem i ze schowanym podwoziem zderzył się, przodem kadłuba i kołem ogonowym, z nawierzchnią trawiastą. W wyniku zderzenia została rozbita osłona kabiny. Uchylna część kabiny otworzyła się i pozostała otwarta do zakończenia dobiegu. Szybowiec po przyziemieniu nie oderwał się już od ziemi. W ostatniej fazie dobiegu utracił nieznacznie kierunek w lewo i zatrzymał się w odległości około 80m od pierwszego zetknięcia z nawierzchnią trawiastą.

Komisja na podstawie oświadczeń pilota i analizy przebiegu lotu oceniła, że pilot szybowca po odebraniu informacji od kierującego lądowaniem o nie wypuszczeniu podwozia, będąc na małej wysokości lotu, zamknął hamulce aerodynamiczne, przełożył drążek sterowy do lewej ręki i odblokował podwozie. W tym czasie mimowolnie oddał drążek sterowy „od siebie” co przy prędkości lotu 110 km/h spowodowało przejście na zniżanie i zderzenie z ziemią. Pilot oświadczył, że w ostatniej fazie zniżania ściągnął drążek sterowy „na siebie”, co jednak nie zapobiegło zderzeniu szybowca z ziemią.

Pilot opuścił szybowiec o własnych siłach. Pomocnik kierującego lądowaniami powiadomił kierownika lotów na Wieży o uszkodzonym szybowcu. Załogi wykonujące dolot zostały poinformowane o uszkodzonym szybowcu stojącym w rejonie lądowania.

Po wykonaniu dokumentacji fotograficznej szybowiec został przetransportowany na stoisko. Pilot szybowca skarżył się na bóle kręgosłupa i w związku z tym udał się do szpitala na obserwację medyczną. W szpitalu przebywał do godzin popołudniowych dnia 15 maja.

15. Przyczyna zdarzenia:

Mimowolne oddanie drążka sterowego „od siebie” po jego przełożeniu do lewej ręki w celu wypuszczenia podwozia prawą ręką.

16. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

Nadmierne skoncentrowanie pilota na wykonaniu dolotu na metę w końcowej fazie konkurencji lotniczej, które doprowadziło do pominięcia czynności wypuszczenia podwozia.

17. Zastosowane środki profilaktyczne: Nie zalecono.

18. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi i komentarze: Nie ma

Skład członków zespołu badającego:

Kierujący zespołem badawczym: Edmund Klich

Członek zespołu badawczego: Tomasz Makowski

.....
(podpis osoby kierującej zespołem badawczym)

OBJAŚNIENIA:

Ad ¹⁾ - Kod ICAO lotniska, nazwa lądowiska lub innego miejsca przystosowanego do startów i lądowań.

Ad ²⁾ - podać współrzędne geograficzne, odległość od pomocy r/nawigacyjnej TMA, CTR, AWY itp. (w miarę możliwości);

Ad ³⁾ - w tym: rodzaj napędu, typ podwozia, max ciężar startowy (MTOW), nr seryjny płatowca i rok jego produkcji; stopień uszkodzenia (zniszczony, znacznie uszkodzony, nieznacznie uszkodzony, bez uszkodzeń);

Ad ⁴⁾ - np.: lot komercyjny (pasażerski, cargo, regularny, nieregularny, transport pacjentów-LPR);

lot ogólny (potrzeby własne/rekreacja, korporacyjny-transport pracowników, szkolny/treningowy-samodzielny lub z instruktorem, inny);

lot usługowy (rolniczy, pomiarowy, fotografowanie, p.pożarowy, inny);

lot państwowy (wojsko, policja, straż graniczna, inny);

Ad ⁵⁾ - np.: postój, kołowanie, rozbieg, start, wznoszenie, manewrowanie, lot po trasie, lot po kręgu, zbliżanie/zniżanie, lądowanie, dobieg;

Ad ⁶⁾ - np.: VFR, SVFR, IFR (VMC, IMC);

Ad ⁷⁾ - np.: ograniczona widzialność, turbulencja, boczny wiatr, prędkość wiatru, opad (deszczu, mżawki, gradu, śniegu), burza z piorunami, oblodzenie i tp.;

Ad ⁸⁾ - rodzaj licencji, uprawnień lotniczych oraz wiek i płeć; czas odpoczynku przed lotem/lotami/skokiem;

nalot ogólny (wszystkie typy statków powietrznych łącznie), całkowity, za ostatnie 90 dni, za ostatnie 24 godziny oraz

na statek powietrzny, na którym zaistniało zdarzenie (całkowity, za ostatnie 90 dni, za ostatnie 24 godziny).

Ad ⁹⁾ - proszę umieścić informację o:

Załoga - stopień odniesionych obrażeń (liczba: śmiertelne, poważnie ranne, lekko ranne, bez obrażeń);

Pasażerowie-stopień odniesionych obrażeń (liczba: śmiertelne, poważnie ranne, lekko ranne, bez obrażeń);

Ad ¹⁰⁾ - proszę opisać zdarzenie w sposób możliwie jasny i precyzyjny. Opis powinien zawierać m.in. odpowiedzi na pytania: co się wydarzyło? w jaki sposób się objawiło? jaką akcję podjęto? jaka akcja była potrzebna? jaki czynnik spowodował taką sytuację? dlaczego taka sytuacja zaistniała? oraz sugestie mające na celu uniknięcie takich zdarzeń w przyszłości. Jeżeli zachodzi potrzeba można w tej części umieścić zdjęcia lub szkice obrazujące przebieg zdarzenia.