

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 przeprowadził:

Zespół Badawczy PKBWL.

3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia:

13 lipca 2009 r., 09.23 (LMT).

4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania:

lotnisko Wrocław Szymanów (EPWS).

5. Miejsce zdarzenia:

Szymanów k. Wrocławia, N51°12'; E017°00'.

6. Rodzaj, typ, znaki rozpoznawcze, właściciel statku powietrznego, użytkownik, opis uszkodzeń:

- dwumiejscowy szybowiec szkolno-treningowy wyprodukowany w PDPS Bielsko-Biała. Numer fabryczny P-736, rok produkcji 1976.

- SZD-9bis 1E Bocian,

- SP-3034,

- Aeroklub Wrocławski,

- Aeroklub Wrocławski,

- w wyniku zaczepienia lewego skrzydła o krzewy okalające lotnisko szybowiec wykonał „cyrkiel” w powietrzu na skutek czego nastąpiło skrócenie części ogonowej kadłuba i wyłamanie usterzenia pionowego z konstrukcji. Następnie szybowiec dynamicznie przyziemił z trawersem, na nieużytkowej części lotniska, wyłamując ze wspornika koło podwozia głównego . Zakres uszkodzeń przedstawiono na zdjęciach w albumie ilustracji stanowiącym załącznik nr 1 do niniejszego raportu.

7. Typ operacji:

lot szkolny wg zad. AI, ćw.3 - szkolenie podstawowe.

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

8. Faza lotu:

podejście do lądowania.

9. Warunki lotu:

start za wyciągarką i lot po kręgu nadlotniskowym przy oświetleniu dziennym.

10. Czynniki pogody:

VMC. Prognozowane warunki meteorologiczne przewidywały znaczne zmiany kierunku wiatru zarówno w warstwie przyziemnej jak i na wysokości 300 m AGL, a w zasięgu chmur Cb porywy ok. 25 kt. Prognoza obszarowa na rejon 5 stanowi zał. nr 2 do niniejszego raportu.

11. Organizator lotów :

Aeroklub Wrocławski – Ośrodek Szkolenia Lotniczego.

12. Dane dotyczące dowódcy statku powietrznego:

pilot szybowcowy odbywający praktykę instruktorską, mężczyzna lat 47. Licencja pilota szybowcowego ważna do 27.06.2010 r., KTP ważne do 17.04.2010 r., KWT ważne do 15.01.2010 r. Nalot ogólny na szybowcach 258 godzin 18 minut, w tym na typie, na którym nastąpił wypadek , 45 godzin 30 minut. Pilot był w ciągłym treningu i nie miał dłuższych przerw w lotach.

13. Obrażenia załogi i pasażerów:

bez obrażeń.

14. Opis przebiegu i analiza zdarzenia:

start szybowcowy był rozłożony na kierunku ok. 300°, po południowej stronie pasa trawiastego 14/32, przy uwzględnieniu słabego lewobocznego wiatru, jak to pokazano na szkicu w albumie ilustracji - zał. nr1. Odprawę przed lotami przeprowadził instruktor praktykant, pod nadzorem doświadczonego instruktora szybowcowego I klasy, który następnie kierował startem i nadzorował loty szkolne. O godzinie 9.19 (LMT) załoga uczeń-pilot z instruktorem praktykantem, wystartowała do drugiego w tym dniu lotu za wyciągarką po kręgu, w ramach szkolenia podstawowego wg zad. AI, ćw.3. Przed startem instruktor praktykant, obserwując lotniskowy wskaźnik wiatru – rękaw, zauważył, że wiatr się wzmacnia, a jego kierunek zmienił się z czołowo bocznego na zdecydowanie boczny 270°. Tą obserwację instruktor przekazał uczniowi-pilot. Start przebiegł prawidłowo. Wyczepienie szybowca nastąpiło na wysokości ok. 300 m. Następnie uczeń-pilot wykonała poprawnie I i II zakręt lewego kręgu. Lecąc do III zakrętu dało się zauważyć intensywne znoszenie na linię znaków. Potwierdzało to zmianę warunków meteorologicznych, jak to zaobserwowano już przed startem. Uczeń-pilot wykonała III zakręt nieco dalej niż w poprzednim locie, na wysokości ok. 180 m. Było to jednak nadmierne oddalenie miejsca III zakrętu od miejsca lądowania, szczególnie jeżeli uwzględnimy wzrost prędkości i zmianę kierunku wiatru. W wyniku tych błędów utrata wysokości w locie do IV zakrętu była znaczna. Uczeń-pilot wyprowadziła szybowiec na prostą nieco powyżej 100 m, i wtedy stwierdziła, że kąt obserwacji znaków startowych jest znacznie mniejszy niż zwykle, co nie gwarantuje bezpiecznego przyziemienia przy znakach. Do tego momentu nie było reakcji instruktora na nieprawidłową budowę kręgu nadlotniskowego przez uczeń-pilot, która nie uwzględniała zmiany warunków meteorologicznych. Dopiero po wyjściu na prostą instruktor praktykant także zauważył zbyt mały kąt podejścia i przejął stery. Instruktor praktykant postanowił lądować na nieużytkowej części pola wzlotów mimo przeszkód na podejściu w postaci krzewów okalających lotnisko. Jediną prawidłową decyzją w tych okolicznościach było lądowanie na polach przed lotniskiem. W końcowej fazie podchodzenia do lądowania szybowiec zaczepił lewym skrzydłem o krzewy i wykonał „cyrkiel” w powietrzu,

a następnie dynamiczne przyziemił z trawersem na nieużytkowej części lotniska. Załoga bez obrażeń opuściłaabinę.

15. Przyczyna zdarzenia:

- brak reakcji instruktora praktykanta na nieprawidłową budowę kręgu przez uczeń-pilot spowodowaną istotną zmianą warunków meteorologicznych.

- próba dolotu do lotniska w warunkach deficytu wysokości i silnego wiatru czołowo bocznego mimo występujących przeszkód na kierunku podejścia, w okolicznościach kiedy istniały warunki bezpiecznego lądowania na polach przed lotniskiem.

16. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

brak reakcji instruktora kierującego startem i nadzorującego loty szkolne na zaistniałą sytuację.

17. Zastosowane środki profilaktyczne:

zalecono szefowi wyszkolenia Aeroklubu Wrocławskiego - Ośrodka szkolenia lotniczego wzmożenie nadzoru nad lotami szkolnymi prowadzonymi przez instruktora praktykanta.

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

nie ma.

Załączniki:

1. Album ilustracji
2. Prognoza meteorologiczna

Skład członków zespołu badającego:

mgr inż. instr. pil. Ryszard RUTKOWSKI,

mgr inż. pil. dośw. Jerzy KĘDZIERSKI,

inż. Tomasz MAKOWSKI

.....
(pieczęć i podpis osoby kierującej zespołem badawczym /
nadzorującej badanie z ramienia PKBWL)