

Bydgoszcz., dnia 29.09.2010.

Aeroklub Bydgoski
(Użytkownik statku powietrznego)

85-157 Bydgoszcz ul. Biedaszkowo 28 d
(adres)

Nr ewidencyjny zdarzenia lotniczego

623/09
ABI-6622-383/09

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

tel. +48 (22) 630 11 31; fax. +48 (22) 630 11 43
telefon alarmowy: 0-500 233 233

RAPORT KOŃCOWY Z BADANIA INCYDENTU LOTNICZEGO

1. Data i czas lokalny zaistnienia incydentu:

05.08.2009 r. ok. Godz. 13:00 UTC

2. Miejsce startu i zamierzonego lądowania:

EPBY

3. Miejsce zdarzenia:

CTR EPBY podczas lotu termicznego

4. Rodzaj, typ, znaki rozpoznawcze, właściciel statku powietrznego:

Szybowiec SZD-9 bis Bocian, nr rejestracyjny SP-2802, nr fabryczny P-683 rok produkcji 1975, MTOW 540kg.

5. Typ operacji:

Samodzielny lot szkolny-termiczny na zadanie AVI/1 (Program szkolenia szybowcowego AP)

6. Faza lotu:

W trakcie lotu termicznego, nad lotniskowego

7. Warunki lotu:

Lot wykonywano w warunkach VFR, jako lot samodzielny na naukę termiki. Lot rozpoczęto przed aktywnością CTR-u EPBY, na częstotliwości kwadratu 122.90 MHz, a następnie kontynuowano w przestrzeni kontrolowanej Lotniska w Bydgoszczy

8. Czynniki pogody:

Nie dotyczy

9. Organizator lotów / skoków:

Loty organizował Aeroklub Bydgoski

10. Dane dotyczące dowódcy SP:

53 letni mężczyzna dowódca szybowca SP-2802, to uczeń pilot wykonujący swój drugi lot na naukę termiki. Nalot ogólny to 129 lotów w czasie 21 godzin 50 minut oraz jako dowódca wykonał 28 lotów w

czasie 4 godziny 31 minut. Uczeń pilot wszystkie loty odbył na szybowcach typu SZD-9 bis Bocian. Posiadał ważne badania lotniczo-lekarskie z dnia 10 lutego 2009r. Nr orzeczenia GOBLL.

11. Opis przebiegu i okoliczności zdarzenia:

Dnia 5.08.2009 Aeroklub Bydgoski organizował loty szybowcowe. Po odprawie przedlotowej i przydzieleniu zadań dla poszczególnych pilotów i uczniów pilotów o godzinie 11:08 Local Time rozpoczęto loty. Loty szybowcowe nadzorował instruktor szybowcowy I klasy i prowadził łączność radiową z szybowcami na częstotliwości 122,90 MHz Kwadrat Bydgoszcz. O godzinie 13:47 LT uczeń pilot na szybowcu Bocian SP-2802 został wyholowany na swój drugi lot termiczny (pierwszy lot wykonał wcześniej tego samego dnia i trwał on tylko 25 minut). Przed lotem uczeń pilot został poinstruowany raz jeszcze o sytuacji ruchowej nad lotniskiem a także o tym, że od godziny 15:00 LT CTR Bydgoszcz rozpoczyna pracę i należy przejść z częstotliwości Kwadratu Bydgoszcz na na częstotliwość Wieży Bydgoszcz 131,00 MHz. Przed godziną 15-tą LT uczeń pilot szybowca Bocian SP-2802 został poinformowany drogą radiową na częstotliwość 122.90 MHz jak i pozostałe szybowce wykonujące loty w tym czasie, że mają przejść na częstotliwość Bydgoszcz Wieża 131,00 MHz i nawiązać łączność radiową. Uczeń pilot szybowca SP-2802 uczynił to jak i inne szybowce latające w CTR Bydgoszcz. Po około 15 minutach po godzinie 15:00 LT, kontroler z Bydgoszcz Wieża podczas sprawdzania łączności radiowej z szybowcami stwierdził brak łączności radiowej z szybowcem Bocian SP-2802. Kontroler poinformował o tej sytuacji instruktora nadzorującego loty szkolne w kwadracie szybowcowym. Instruktor szybowcowy podjął próbę nawiązania łączności z szybowcem Bocian Sp-2802 na częstotliwości 131,00 MHz jak i na częstotliwości 122,90 MHz jednak bez powodzenia. Instruktor szybowcowy w uzgodnieniu z Bydgoszcz Wieża powiadomił o zaistniałej sytuacji pilota szybowca Puchacz SP-3234 instruktora szybowcowego aby z powietrza przekazał sygnał do lądowania dla ucznia pilota wykonującego lot na szybowcu Bocian SP-2802. O godzinie 16:13 LT szybowiec Bocian SP-2802 wylądował na części trawiastej lotniska EPBY. Na miejscu instruktor stwierdził że pokrętko głośności na panelu sterowania radiem w szybowcu było skrócone na minimum. Z relacji ucznia pilota wynikało że chwilowo zmniejszył on głośność swego radia podczas centrowania komina termicznego, dodatkowo stwierdził że w tym czasie była prowadzona intensywna łączność radiowa z Wieżą EPBY. Jednak podkreślał że nie skrócił potencjometru głośności do minimum lecz tylko nieznacznie ją zmniejszył.

W wyniku przeprowadzonych prób na ziemi stwierdzono, że radio pracowało prawidłowo a utrata łączności z Bydgoszcz Wieża mogła być spowodowana manipulacją potencjometrem głośności.

12. Przyczyna (przyczyny) zdarzenia:

Za najbardziej prawdopodobną przyczynę tego incydentu należy przyjąć zachowanie ucznia pilota podczas zmiany częstotliwości a także jego manipulację pokrętkiem głośności w trakcie wykonywania lotu termicznego i skupieniu się na centrowaniu komina termicznego.

Okolicznością sprzyjającą powstaniu tego zdarzenia był na pewno fakt wykonywania w danym dniu pierwszych lotów termicznych i duża koncentracja ucznia przy drugim locie aby utrzymać się na termice. Fakt manipulacji pokrętkiem głośności mógł także doprowadzić do nieświadomego wyciszenia radia i w konsekwencji do utraty łączności z Bydgoszcz Wieża.

13. Zastosowane środki profilaktyczne:

Przeprowadzono odprawę po lotach w szczególności opisującą przebieg i prawdopodobną przyczynę incydentu. Zorganizowano spotkanie z personelem latającym Aeroklubu Bydgoskiego na którym szczegółowo przedstawiono przebieg incydentu, omówiono okoliczności które mogły mieć wpływ na zaistnienie tego incydentu. Przeprowadzono dodatkową kontrolę szybowcowych radiostacji pod kątem ich pełnej sprawności technicznej oraz zalecono personelowi latającemu zwrócenie dodatkowej uwagi na

jakość komunikacji, i pewność łączności dwustronnej z kontrolerami Wieży Bydgoszcz w trakcie wykonywania lotów.

14. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi:

Nie dotyczy

15. Załączniki:

Nie dotyczy

KONIEC

Skład i podpisy zespołu badającego lub osoby badającej:

Kierownik Szkolenia Aeroklubu Bydgoskiego Krzysztof Jakubowski

.....
(pieczęć i podpis osoby nadzorującej badanie z ramienia PKBWL)

.....
(podpis (i pieczęć) przedstawiającego informację)