

RAPORT WSTĘPNY O WYPADKU (POWAŻNYM INCYDENCIE) LOTNICZYM

(Zawiera jedynie wstępną informację o zdarzeniu lotniczym, przekazywaną nie później niż jeden miesiąc po zdarzeniu fax - 225207354)

I – OKREŚLENIE ZDARZENIA

INFORMACJA O ZDARZENIU

Nr akt sprawy

|5|1|5|2|-|1033|-|2|0|1|1|r| | | |

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia POLSKA – Łęka Wielka, woj. wielkopolskie

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

Łęka Wielka 51⁰ 50' 40,21" 016⁰ 52' 19,06"
N _____ ; E _____ ;

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

|2|0|1|1| | |0|8| | |1|6|
Rok Miesiąc Dzień

Czas lokalny zdarzenia

|1|3| | |1|0|
Godz. Min.

STATEK POWIETRZNY

Producent SP
PDPS PZL- Bielsko
PDPS PZL-Wrocław

Typ SP
SZD-48-3 „Jantar Std 3”
SZD-36A „Cobra 15A”

Znaki rejestracyjne SP S P - 3 3 8 4
S P - 2 9 0 7

Państwo rejestracji SP
POLSKA

Nazwa użytkownika SP
Centralna Szkoła Szybowcowa AP
Aeroklub Rybnickiego Okręgu Węglowego

II – PRZEBIEG LOTU

LOTNICTWO KOMUNIKACYJNE

Rodzaj lotu

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

S lot regularny N lot nieregularny Z nieznan

D lot krajowy I lot międzynarodowy Z nieznan

LOTNICTWO OGÓLNEGO PRZEZNACZENIA
Rodzaj lotu

Szkolny lub treningowy

 10. z instruktorem

 1Y. inny

 11. samodzielny

 12. kontrolny

Niehandlowy

 20. w celach własnych

 23. specjalny

 2Z. nieznanym

 21. służbowy

 24. nad otwartym morzem

 22. rządowy

 2Y. inny

Handlowy

 30. lot agro

 33. lot reklamowy

 36. transport drewna

 31. lot gaśniczy

 34. z ładunkiem podwiesz.

 37. nad otwartym morzem

 32. lot obserwacyjny

 35. lot sanitarny

 3Y. inny

Loty różne

 40. lot badawczy

 43. lot poszukiwawczy

 4Y. inny

 41. nielegalny

 44. pokazowy / sportowy

 4Z. nieznanym

 42. przebazowanie

 45. akwizyc./ pokaz.

Rodzaj użytkownika

 1. aeroklub / szkoła lotn.

 4. użytk. Prywatny

 Z. nieznanym

 2. spółka

 5. sprzedaż / wynajem

 3. przeds. Państw.

 Y. inny

TRASA LOTU
Ostatni punkt odlotu: X Międzynarodowe Szybowcowe Mistrzostwa Polski w klasie Klub

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|--|--|--|--|---|---|---|---|--|--|--|--|
| L | O | T | N | I | S | K | O | L | E | S | Z | N | O | | | | | E | P | L | S | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|--|--|--|--|---|---|---|---|--|--|--|--|

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Planowany punkt docelowy

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|--|--|--|--|---|---|---|---|
| L | O | T | N | I | S | K | O | L | E | S | Z | N | O | | | | | E | P | L | S |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|--|--|--|--|---|---|---|---|

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Długość lotu 0 1 0 8

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 0 | 5 | 8 |
|---|---|---|---|

DO DNIA RAPORTU WSTĘPNEGO NIE USTALONO zdarzenie zaistniało na ziemi

III – OBRAŻENIA CIAŁA

| Załoga | Śmiertelne | Poważne | Nieznaczone | Nie było | Nieznane |
|--------|------------|---------|-------------|----------|----------|
| | x | | | | |

| Pasażerowie | Śmiertelne | Poważne | Nieznaczone | Nie było | Nieznane |
|-------------|------------|---------|-------------|----------|----------|
| | | | | | |

| Osoby postronne | Śmiertelne | Poważne | Nieznaczone |
|-----------------|------------|---------|-------------|
| | | | |

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

WYDARZENIA:

Start z lotniska.
Odejście na trasę-wielobok z trzema punktami.
Krażenie w kominie.
Zderzenie w kominie.
Upadek jednego szybowca i lądowanie uszkodzonego szybowca.

ETAP LOTU:

Krażenie w kominie z wykorzystaniem noszeń termicznych.

CZĘŚĆ OPISOWA: Opis nie powinien zawierać więcej niż 200 słów i przedstawiać informacje w następującej kolejności:

- 1) Krótki opis zdarzenia, z uwzględnieniem sytuacji nagłych i znaczących informacji;
- 2) Dodatkowe uwagi, z uwzględnieniem szczegółowej informacji dot. przedmiotów, które zostały zamieszczone pod nagłówkiem „inne”.
- 3) Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa lub podjęte działania naprawcze lub takie, które są brane pod uwagę.

Uwaga: Zalecane jest wypełnianie literami drukowanymi lub na komputerze

W dniu 16 sierpnia 2011 roku w ramach X Międzynarodowych Szybowcowych Mistrzostw Polski w Klasie Klub rozgrywano konkurencję wieloboku z trzema punktami o długości 259,7 km. Miejscem rozgrywania zawodów było lotnisko Aeroklubu Leszczyńskiego Leszno-Strzyżewice. O godzinie 12: 02 wyholowana została kobieta lat 79 na szybowcu SZD-48-3 „Jantar Std 3” ze znakami rejestracyjnymi SP-3384 i z numerem startowym Y3. O godzinie 12: 12 wyholowany został mężczyzna lat 17 na szybowcu SZD-36A Cobra 15 ze znakami rejestracyjnymi SP-2907 - numer startowy X. Po starcie oba szybowce nabierały wysokości w rejonie lotniska, a następnie odeszły na pierwszy odcinek wieloboku Lasocice (linia startu), Taczanów (1 PZ).

Zasadnicza z punktu widzenia badania zdarzenia faza lotu rozpoczęła się około godziny 13:00. Szybowiec Y3 będąc w drugim kominie na wysokości około 1000 m AGL i w odległości 28.7 km od linii startu zderzył się z szybowcem X. Według wstępnych hipotez zderzenie mogło nastąpić na kursie czołowym w krążeniu obu szybowców w lewo, o czym świadczą ślady i uszkodzenia pozostawione na szybowcu Y3. Wskutek kolizji w szybowcu X została urwana końcówka prawego skrzydła, co spowodowało wejście szybowca w spiralę i zderzenie z kątem pochylenia powyżej 90° z ziemią. Pilot nie opuścił szybowca i zginął na miejscu pomimo wykonanych czynności do jego opuszczenia (rozpięte pasy bezpieczeństwa, owiewka zrzucona awaryjnie). Pilot szybowca Y3 lądował bezpiecznie na polu opodal miejsca upadku szybowca X.

WYDANE ZALECENIA BEZPIECZEŃSTWA

Rozpatrzeć przez organizatorów zawodów szybowcowych możliwość stosowania urządzeń antykolizyjnych TCAS stosowanych w lotnictwie komunikacyjnym, którego odpowiednikiem dla małych samolotów, a przede wszystkim szybowców jest FLARM.

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM

mgr inż. pil. Andrzej PUSSAK