



Dot. wypadku nr: 514/14

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 14 stycznia 2015 r., przedstawionych przez Ośrodek Szkolenia Lotniczego informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego szybowca SZD-30 Pirat, które wydarzyło się 30 kwietnia 2014 r., na lotnisku Lisie Kąty (EPGI), działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylającego dyrektywę 94/56/WE¹**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Informacje/raport o zdarzeniu

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 30.04.2014 pilot wykonywał lot na termikę nadlotniskową na szybowcu SZD-30 Pirat. Po zakończeniu zadania lotu o godzinie 16:35 pilot wszedł w krąg nadlotniskowy do pozycji "z wiatrem" (lewy krąg do pasa 32). Do IV zakrętu pozycja szybowca w kręgu zapewniała bezpieczne lądowanie. Po wykonaniu IV zakrętu i wyjściu na prostą do lądowania na pasie 32 pilot otworzył hamulce aerodynamiczne i rozpoczął podejście do lądowania. Końcowe podejście do lądowania przebiegało nad wzniesieniem porośniętym lasem przylegającym do lotniska. W końcowej fazie podejścia nastąpiła zbyt duża utrata wysokości. Podejście do lądowania przebiegało ze znaczną utratą wysokości na co pilot zareagował zbyt późno poprzez przymknięcie hamulców. Szybowiec znajdował się na wysokości ok 3 m w odległości 200 m od progu pasa i zaczepił lewym skrzydłem o drzewko znajdujące się na nieużytkowej części lotniska. Szybowiec wykonał obrót wokół osi pionowej o 180° i przyziemił uderzając o ziemię ogonem. Na skutek zderzenia z przeszkodą i ziemią zostało złamane lewe skrzydło i belka ogonowa. Pilot nie doznał żadnych obrażeń.

Dodatkowo stwierdzono, że kierujący lotami szybowcowymi widząc szybowiec na tle przeszkód terenowych źle ocenił odległość szybowca do pasa, sądził że szybowiec był znacznie bliżej niż w rzeczywistości, przez co zaniechał ingerencji poprzez udzielenie podpowiedzi lądującemu pilotowi.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Przyczyną zdarzenia był błąd pilota polegający na planowaniu do lądowania z niedolotem, złej ocenie kąta podejścia do lądowania oraz zbyt późnej reakcji na znaczną utratę wysokości

¹ Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

w końcowej fazie podejścia co w efekcie spowodowało zderzenie z krzakami znajdującymi się 200 m przed progiem pasa 32.

Czynnikiem sprzyjającym zaistnieniu zdarzenia była złożona topografia terenu przed pasem 32 (wzniesienia porośnięte lasem) co może mieć wpływ na ocenę kąta podejścia do lądowania oraz utrudnia obserwację lądujących szybowców z ziemi.

Działania profilaktyczne podjęte przez Ośrodek Szkolenia Lotniczego:

W stosunku do pilota biorącego udział w zdarzeniu postanowiono przeprowadzić loty doskonalące z instruktorem na termikę nadlotniskową i celność lądowania, podczas których należy zidentyfikować i wyeliminować popełniane błędy związane z zakończeniem lotu termicznego i przejściem do kręgu nadlotniskowego oraz budową kręgu i lądowaniem. Szczególną uwagę należy zwrócić na gospodarowanie wysokością podczas wszystkich faz lotu i celność lądowania. Zostanie również powtórzona kontrola techniki pilotażu.

Z przebiegiem zdarzenia i jego przyczynami zostaną zapoznani piloci i uczniowie piloci.

12. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi:

Przy organizacji lotów szybowcowych należy tak wyznaczać miejsce lądowania szybowców aby zapewnić bezpieczny przelot nad przeszkodami. Należy unikać stwarzania sytuacji, które mogłyby powodować konieczność lądowania zbyt blisko przeszkód. Wszystkie przypadki zbyt krótkich lądowań powinny skutkować przekazaniem stosownych uwag dla pilota/ucznia pilota. Na odprawach przed lotami okresowo należy przypominać o zasadach budowy kręgu i gospodarowania wysokością podczas manewru do lądowania.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale