



Dot. wypadku nr: 335/15

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 2 kwietnia 2015 r. informacji przedstawionych w zgłoszeniu zdarzenia lotniczego przez właściciela – użytkownika o okolicznościach zaistnienia wypadku lotniczego szybowca SZD-30 PIRAT o znakach rejestracyjnych D- 2835, które wydarzyło się w miejscowości Łazy k. Jarosławia, 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 uznała informacje zawarte w zgłoszeniu za wystarczające i podjęła decyzję o zakończenia badania.

Informacje o zdarzeniu

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 15 marca 2015 r. o godzinie 12 : 39 LMT z lądowiska Laszki k. Jarosławia do lotu termicznego nad lotniskowego wystartował szybowiec SZD – 30 Pirat. Pilot, był posiadaczem licencji szybowcowej SPL i wykonywał trzeci lot tego dnia. W pierwszych dwóch lotach nie udało mu się nawiązać kontaktu z termiką. W trzecim locie po wyczepieniu na wysokości około 500 m pilot szybko nawiązał kontakt z termiką i w noszeniu około 1 m/s osiągnął podstawę chmur 650 m. Szybowiec znoszony przez wiatr wyleciał poza stożek dolotowy, a pilot utracił orientację geograficzną w terenie. Szybowiec w locie ślizgowym stopniowo tracił wysokość, a pilot do wysokości 500 m próbował wznowić orientację. Ostatecznie zgłosił drogą radiową kierującemu lotami, że się zgubił. Dzięki podpowiedziom z ziemi wznowił ogólną orientację i rozpoczął lot w stronę lądowiska. Będąc na wysokości 300 m, kiedy powinien wykonywać manewr do lądowania na wybranym polu leciał dalej w kierunku lądowiska, mijając duże pola nadające się do lądowania i dopiero będąc na wysokości około 100 m w rejonie miejscowości Łazy podjął decyzję o lądowaniu w terenie przygodnym nie zapewniającym bezpiecznego wykonania tego manewru. Będąc na niewielkiej wysokości wykonał gwałtowny zakręt w lewo o 90°. W trakcie zakrętu, na wysokości około 5 m będąc

z tylny- boczny wiatrem (ilustracja nr 1) szybowiec przepadł uderzając lewym skrzydłem i przednią częścią kadłuba o ziemię (ilustracja nr 2).



Ilustracja nr 1. Rejon lądowania szybowca. Widoczne duże pola nadające się do lądowania na kierunku z jakiego leciał szybowiec .



Ilustracja nr 2. Stan szybowca po wypadku. Widoczna całkowicie rozbita przednia część kadłuba.

W wyniku zderzenia pilot odniósł obrażenia nóg i głowy, a szybowiec został całkowicie zniszczony. Pilota odwieziono do szpitala. W trakcie oględzin miejsca wypadku nie stwierdzono śladów dobiegu.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

- Nieznajomość rejonu lotów, co przyczyniło się do utraty orientacji geograficznej.
- Zbyt późne podjęcie decyzji o lądowaniu w terenie przygodnym, co skutkowało brakiem możliwości wyboru pola odpowiedniego do takiego lądowania.
- Próba odchylenia się od przeszkód na krytycznie małej wysokości i wykonanie zakrętu z tylnym – bocznym wiatrem, co spowodowało przeciągnięcie szybowca i zderzenie z ziemią.

Działania profilaktyczne:

organizator lotów zapoznał pilotów z okolicznościami zdarzenia, przypominając zasady wznawiania orientacji w terenie oraz przypomniał zasady wyboru pola i postępowania w przypadku lądowania w terenie przygodnym.

Zalecenia profilaktyczne Komisji:

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Komentarz Komisji:

po wypadku policja przeprowadziła badanie pilota na obecność alkoholu w wydychanym powietrzu z wynikiem 0,00 mg/l. Zdaniem Komisji zachowanie pilota było nie racjonalne. Pilot niewłaściwie ocenił możliwość dolotu do lądowiska Laszki. Przelatując nad dużymi polami nadającymi się do bezpiecznego lądowania w terenie przygodnym, zwlekał z decyzją do ostatniej chwili. W okresie ostatnich dwóch lat było to drugie zdarzenie lotnicze z udziałem tego pilot.

Załączniki:

Album zdjęć.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale