



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	686/15			
Rodzaj zdarzenia:	POWAŻNY INCYDENT			
Data zdarzenia:	3 maja 2015 r.			
Miejsce zdarzenia:	lotnisko Warszawa-Babice (EPBC)			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	szybowiec SZD-9bis Bocian 1E			
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-3042			
Użytkownik / Operator SP:	Aeroklub Warszawski			
Dowódca SP:	pilot instruktor szybowcowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
				1
Nadzorujący badanie:	Michał Cichoń			
Podmiot badający:	Komisja użytkownika SP			
Skład zespołu badawczego:	nie wyznaczano			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	30 maja 2016 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Pilot instruktor szybowcowy, mężczyzna lat 68, wykonywał lot na szybowcu SZD-9bis Bocian 1E. Miejscem startu i zamierzonego lądowania było lotnisko Warszawa-Babice (EPBC). Start odbył się za wyciągarką, która w tym dniu wyciągała szybowce na wysokość ok. 300 m (słaby wiatr, momentami tylny). Po wyczepieniu liny wyciągarkowej pilot stwierdził, że znajduje się w obszarze noszeń termicznych i rozpoczął krążenie nad wyciągarką. W rzeczywistości nie nawiązał kontaktu z termiką ponieważ z ziemi widoczne było ciągle zmniejszanie wysokości szybowca. Szybowiec w czasie krążenia stale obniżał swoją wysokość oraz blokował możliwość startu innym szybowcom, ponieważ krążył nad lotniskiem.

Kierownik lotów wydał przez radio polecenie: „*Bocian 42 do lądowania*”. Pilot nie zareagował na komendę kierownika lotów i dalej obniżał lot w krążeniu. Komenda „*Bocian 42 do lądowania*” została podana jeszcze kilka razy. Na wysokości 150 m pilot zorientował się, że nie krąży w obszarze noszeń termicznych. Na wysokości ok. 100 m rozpoczął wykonywanie kręgu nadlotniskowego z okolic wyciągarki, nie uwzględniając utraty wysokości w locie po kręgu. Kierownik lotów po ocenie wysokości szybowca wydał polecenie: „*Bocian ląduj z wiatrem*” (pas trawiasty był wolny, pilot mógł bezpiecznie wylądować). Pilot nie posłuchał komendy kierownika lotów i wykonywał lot do IV zakrętu kręgu szybowcowego. Na pozycji z wiatrem wysokość lotu wynosiła ok. 30 m. Pilot kontynuował lot i na wschodnim skraju pasa trawiastego wykonał zakręt o 180° na kierunek „28”. W czasie zakrętu wykonywanego na wysokości 5÷10 m pilot zawadził skrzydłem szybowca o ziemię i wylądował. Fakt zahaczenia prawym skrzydłem o ziemię zgłosiła przez radio na częstotliwości 122.300 MHz załoga samolotu (która oczekiwała na zgodę na start z pasa 28) oraz świadkowie zdarzenia. Po lądowaniu nie stwierdzono uszkodzeń zewnętrznych SP. Pilot nie doznał obrażeń. Zdarzenie zaistniało o godz. 14:22 LMT.

Pilot instruktor nie słyszał komend kierującego lotami, miał również wątpliwości co do prawidłowej pracy wariometru. W związku z tym dokonano przeglądu wariometru i radiostacji w szybowcu – nie stwierdzono nieprawidłowości. Przyczyną braku słyszalności poleceń kierownika lotów było najprawdopodobniej ustawienie poziomu odsłuchu na minimum. Wykonano także przegląd szybowca pod kątem uszkodzeń wewnętrznych – nie stwierdzono uszkodzeń.

Pilot instruktor posiadał ważne badania lotniczo-lekarskie, KTP i KWT. Nalot ogólny pilota na szybowcach wynosił: 670 godz. (na samolotach: 11700 godz.). Nalot ogólny na typie szybowca, na którym nastąpiło zdarzenie: 200 godz. Nalot w ostatnich 90 dniach: ok. 29 godz., nalot w ciągu ostatnich 24 h przed zdarzeniem: 2 godz. Nalot szybowca Bocian od początku eksploatacji wynosił 3489 godz. 39 min. w 22205 lotach.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

1. Wykonywanie lotu niezgodnie z zasadami budowy kręgu nadlotniskowego po starcie za wyciągarką;
2. Poszukiwanie noszeń termicznych na krytycznej wysokości lotu;
3. Brak decyzji pilota o lądowaniu przeciwnie do kierunku startu (lądowania z wiatrem) po utracie wysokości umożliwiającej budowę kręgu nadlotniskowego;
4. Wykonanie zakrętu o 180° na krytycznie małej wysokości, co doprowadziło do zaczepienia skrzydłem szybowca o ziemię.

Okoliczności sprzyjające:

1. Niewłaściwa ocena wysokości przez pilota w trakcie wykonywania lotu;
2. Brak słyszalności poleceń kierownika lotów z powodu nadmiernego wyciszenia radia w szybowcu.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

Pilot instruktor został zawieszony w wykonywaniu lotów do czasu wyjaśnienia zdarzenia.

Instruktorzy zostali powiadomieni o zdarzeniu.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Michał Cichoń	<i>podpis na oryginale</i>