



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

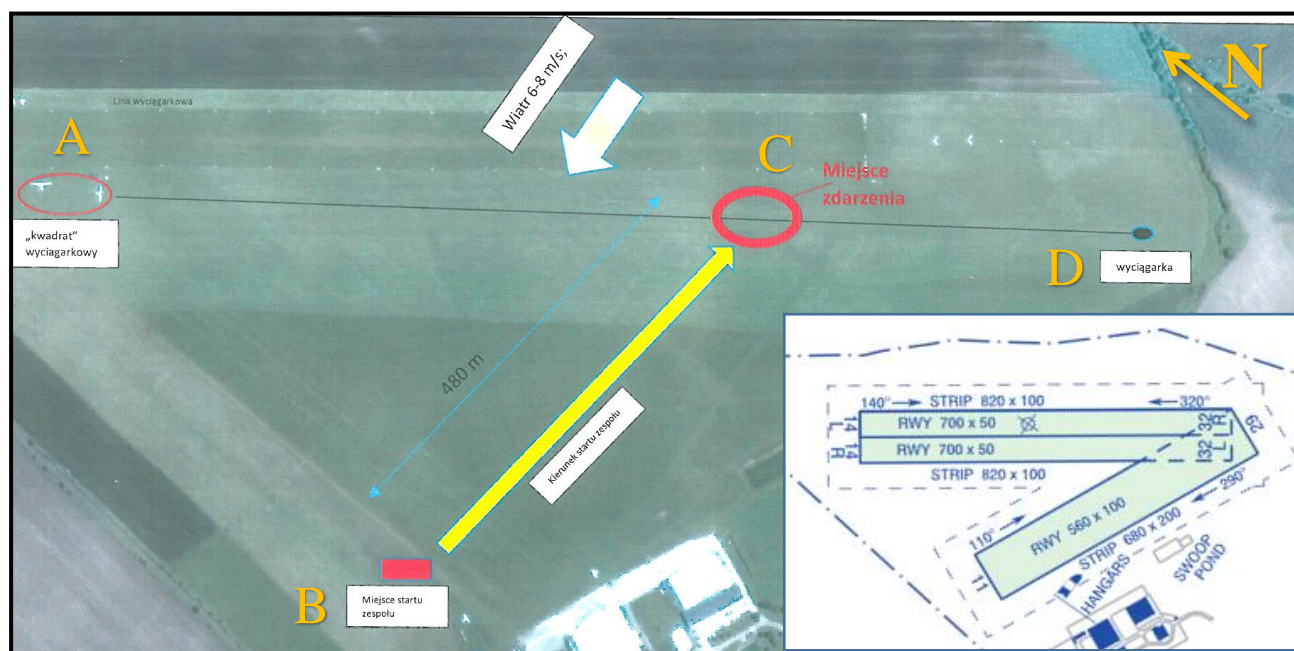
Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	1200/18			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	15 maja 2018 r.			
Miejsce zdarzenia:	Wrocław-Szymanów (EPWS)			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Szybowiec SZD-50-3 Puchacz			
Dowódca SP:	Instruktor-pilot szybowcowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	2
Nadzorujący badanie:	Patrycja Pacak			
Podmiot badający:	Użytkownik			
Skład zespołu badawczego:	Nie wyznaczono			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	Informacja o zdarzeniu (raport)			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	29 stycznia 2019 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 15 maja 2018 r. na lotnisku Wrocław-Szymanów (EPWS) wykonywane były loty szybowcowe według programu szkolenia do licencji SPL. Podczas odprawy przedlotowej wyznaczony został kierownik lotów, a także zaplanowane zostały loty doskonalące za wyciągarką. W planie było również wykonanie kilku lotów za samolotem holującym (w celu realizacji ćwiczenia w strefie – lot na małej prędkości, przeciągnięcia i korkociągi). Kwadrat szybowcowy został rozłożony przy pasie 14R. Starty za samolotem ze względu na kierunek i prędkość wiatru miały być

wykonane na kierunku pasa 11. Rzeczywisty kierunek startu zespołu przedstawia schemat (Rys. 1 – strzałka żółta).



Rys. 1. Schemat zdarzenia z zaznaczeniem: A – kwadrat wyciągarkowy, B – miejsce startu zespołu, strzałka żółta – kierunek startu zespołu, C – miejsce zdarzenia, D – wyciągarka szybowcowa, strzałka biała – kierunek wiatru [źródło: użytkownik, PKBWL]

O godz. 17:10 LMT zespół samolot Apollo Fox i szybowiec SZD-50-3 Puchacz wystartował do czwartego z kolei lotu. Załogę szybowca stanowił uczeń-pilot w trakcie szkolenia podstawowego (według zadania I – szkolenie za wyciągarką) oraz instruktor-pilot (z nalotem ogólnym ok. 800 h). Podczas rozbiegu uczeń-pilot utrzymywał zbyt mocno ściągnięty drążek, co utrudniało oderwanie się zespołu od płyty lotniska. Samolot rozpoczął fazę oderwania od ziemi po dłuższym niż w poprzednich lotach rozbiegu, podczas gdy koło główne i płoza ogonowa szybowca znajdowały się na ziemi. Równocześnie trwała rozciąganie linii wyciągarkowej przez samochód na kierunku, który przecinał się z osią startu zespołu. Informacja o rozpoczęciu rozciągania linii nie została przekazana drogą radiową. Po około 480 m rozbiegu szybowiec znalazł się na jej wysokości i zahaczył płożą ogonową. Instruktor-pilot natychmiast wyczepił linę.



Rys. 2. Uszkodzenie płoży ogonowej szybowca SZD-50-3 Puchacz [źródło: użytkownik]

Szybowiec po krótkim dobiegu zatrzymał się na skraju pasa 14. Załoga opuściła szybowiec i dokonała jego oględzin. Stwierdzono przecięcie laminatu w okolicach płozy ogonowej tuż powyżej stalowego okucia (Rys. 2). Szybowiec został wstrzymany od lotów.

Samolot kontynuował start i po wykonaniu lotu po małym kręgu bezpiecznie wylądował.

Radiostacje znajdujące się w szybowcu, samolocie, wyciągarce i na kwadracie startowym były sprawne. Zapewniona była także łączność radiowa z samochodem, który ciągnął liny. W części środkowej lotniska znajdowały się fragmenty nieskoszzonej trawy (wysokość około 0,2 m).

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

- 1) **Nieprawidłowa organizacja lotów polegająca na:**
 - **zaplanowaniu i wykonywaniu równoczesnych operacji szybowcowych z wykorzystaniem wyciągarki oraz samolotu holującego z pasów wzajemnie przecinających się;**
 - **decyzji o dopuszczeniu ucznia-pilota szkolonego podstawowo za wyciągarką do wykonania startu za samolotem holującym niezgodnie z wytycznymi programu szkolenia do licencji szybowcowej SPL.**
- 2) **Brak reakcji instruktora na nieprawidłową technikę startu.**
- 3) **Brak upewnienia się pilota holującego o możliwości startu i rozpoczęcie rozbiegu bez uzyskania potwierdzenia kierownika lotów.**

Okoliczności sprzyjające:

- Brak polecenia od kierującego lotami do zatrzymania się samochodu podczas startu zespołu.
- Trwające rozciąganie liny mogło spowodować, że naprężona lina ciągnięta przez samochód nie leżała bezpośrednio na ziemi, a tym samym łatwiej było zaczepić o nią szybowcem.
- Użycie do holowania lekkiego samolotu Apollo Fox, który przy wyższej niż zazwyczaj trawie i ciężkim szybowcu startował z wydłużonym rozbiegiem.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

- Omówiono całe zdarzenie z pilotami przeszkalanymi i wykonującymi loty szybowcowe.
- Postanowiono przeprowadzić z instruktorami szkolenie przypominające o konieczności przestrzegania wskazówek metodycznych zawartych w programie szkolenia do licencji SPL podczas corocznej odprawy bezpieczeństwa.
- Podjęto decyzję o ograniczeniu użycia samolotu Apollo Fox do startów wyłącznie przy niskiej trawie.
- Wydano zalecenie dla kierujących lotami przypominające o zachowaniu wzmożonej uwagi podczas wykonywania operacji szybowcowych z wykorzystaniem dwóch metod startów.

Propozycje zmian systemowych:

- Przy planowaniu lotów postanowiono wyznaczać jeden obowiązujący kierunek pasa do startów i lądowań, niezależnie od metody startu, czy rodzaju wykonywanej operacji lotniczej.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie sformułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Patrycja Pacak	