



Dot. WYPADEK nr: 675/14

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 13 listopada 2014 r., przedstawionych przez Aeroklub Warszawski wyników przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego z udziałem szybowca SZD-48-3 Jantar Std. 3 o znakach rozpoznawczych SP-3251, które wydarzyło się w dniu 23 maja 2014 r., w okolicy m. Wąchock k/Starachowic, 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:

Pilot szybowcowy, mężczyzna lat 29, wykonywał lot sportowy w ramach 5 konkurencji Krajowych Zawodów Szybowcowych w Stalowej Woli (Super KZS). Start odbył się z lotniska Turbia (EPST) o godz. 12:29 LMT. Większość lotu wykonywana była w warunkach CAVOK, przy termicie bezchmurnej, wiatrem z południowego-wschodu o prędkości 25 - 35 km/h z kierunku 140 - 150°. Podczas przelotu, na trzecim boku wieloboku (pod wiatr) nad Starachowicami, warunki termiczne uległy pogorszeniu. Około godz. 16:29 na wysokości 600 m AGL pilot ocenił, że dalszy lot w kierunku kolejnego PZ nie będzie bezpieczny (brak miejsc do ewentualnego lądowania - miasto i lasy).

Pilot podjął decyzję o lądowaniu w terenie przygodnym, spuścił cały balast wodny i poleciał w kierunku jedynych widocznych pól w okolicy Wąchocka. Przez kolejne 10 minut pilot poszukiwał noszeń termicznych, krążąc wzdłuż wstępnie obranego pola do lądowania. Pole usytuowane było w łożu wiatru, z uprawą rolną koloru zielonego (jedyne duże pole uprawne w okolicy bez przeszkód na podejściu). Pilot prawidłowo zidentyfikował z powietrza, że alternatywne pole miało podejście znad drzew, linię energetyczną na środku pola i było pochylone w dół, co w przypadku lądowania pod wiatr uniemożliwiłoby bezpieczne zatrzymanie przed końcem pola, a lądowanie z tylnym wiatrem przy jego sile zostało odrzucone.

O godzinie 16:40 na wysokości ok. 300 m AGL pilot podjął decyzję o lądowaniu w wybranym terenie przygodnym i wykonał czwarty zakręt do lądowania na wysokości ok. 150 m. Na krótkiej prostej potwierdziły się obawy pilota, że pole może mieć wysoką uprawę. W końcowej fazie wyrównania zamknął hamulce aerodynamiczne celem uniknięcia ich ewentualnego uszkodzenia przy dolnej

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

powierzchni skrzydeł. W trakcie dobiegu (po ok. 40 - 60 m) lewe skrzydło złapało uprawę zboża, co doprowadziło do cyrkla szybowca w lewą stronę. Pilot oddał drążek celem ochrony ogona/statecznika. Szybowiec zatrzymał się po 200° obrotu (tyłem do kierunku lądowania).

Zdarzenie zaistniało o godz. 16:44; lot trwał 4 godz. 15 min. Pilot nie odniósł obrażeń ciała. Początkowo pilot nie stwierdził uszkodzeń szybowca, jednak po dokładniejszym jego obejrzeniu zidentyfikował rozlaminowanie krawędzi spływu lewego skrzydła na odcinku ok. 1 m przy kadłubie.

Kilkadziesiąt minut po zdarzeniu do lądowania na tym samym polu szykował się inny pilot szybowca. Zauważając ślady po cyrkle i ostrzeżenia biegnącego do szybowca o wysokości uprawy, pilot szczęśliwie zmienił decyzję i wybrał inne (choć bardzo małe) pole w okolicy. Zdecydowana większość szybowców biorących udział w zawodach tego dnia wylądowała w terenie przygodnym (brak możliwości kontynuowania lotu ze względu na pogorszenie się warunków termicznych).

O zdarzeniu został poinformowany organizator zawodów (Aeroklub Stalowowolski) i właściciel szybowca (Aeroklub Warszawski).

Pilot nie spożywał alkoholu w dniu poprzednim. Dla celów dokumentacyjnych poprosił mieszkańców o podwiezienie do najbliższego komisariatu celem wykonania badania na trzeźwość. Po dojechaniu do najbliższej miejscowości komisariat okazał się zlikwidowany lub czasowo zamknięty i mieszkańcy odwieźli pilota z powrotem do szybowca. Po przybyciu ekipy pomocników, szybowiec załadowano na przyczepę transportową.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Lądowanie w terenie przygodnym w miejscu niezapewniającym bezpiecznego dobiegu z powodu wysokiej uprawy, co doprowadziło do wykonania tzw. „cyrkla” i uszkodzenia (rozwarstwienia) krawędzi spływu lewego skrzydła przy kadłubie szybowca.

Działania podjęte przez użytkownika:

W dniu 12.06.2014 r. w sali wykładowej Aeroklubu Warszawskiego Zespół Bezpieczeństwa Lotów zorganizował odprawę z pilotami i instruktorami szybowcowymi AW również uczestnikami KZS. Na odprawie BL uczestniczyło 60 osób zgodnie z listą obecności. Szczegółowo omówiono przebieg organizacji oraz wyznaczenie konkurencji w tym dniu lotnym. Sporządzono sprawozdanie oraz dodatkowo omówiono wydarzenia podczas Mistrzostw Szybowcowych w Pile. Uczulono pilotów na kwestię wyboru terenu przygodnego do lądowania, oceny ich koloru, wysokości upraw, przypomniano o występowaniu wysokich upraw w okresie wiosennym (uprawy ozime).

Komisja nie sformułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale